Spoor verder

Plannen voor de jaren tachtig



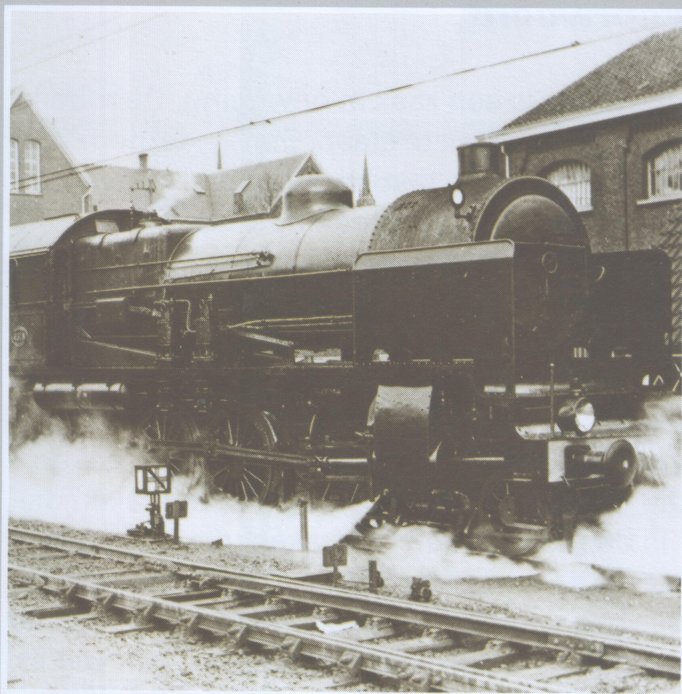
Inhoud

pagina:

Voorwoord

Het spoor is een zaak in beweging. De moeite waard om bij stil te staan. Een onderneming, die veel van zich laat horen en zien. Zóveel en veelvuldig over zo uiteenlopende onderwerpen, dat er voor echte spoorvolgers zelden schokkende ontwikkelingen te melden vallen. Waarom dan deze brochure? "Spoor Verder" wil een geordend overzicht bieden van de stand van zaken op zeer uiteenlopende delen van het Nederlands spoorwegterrein. Zaken, die grotendeels hun beslag kregen, zaken die "in de molen zitten" en zaken, die bezig zijn boven de horizon te komen. "Spoor Verder" is dus geen onthullend geschrift, maar een tot nu toe ontbrekende overzichtsbundel van wat er in de diverse onderdelen van ons bedrijf aan de hand is en van te verwachten ontwikkelingen. Als zodanig kan het een handzaam boekwerk zijn voor hen, die beroepsmatig of als belangstellend staatsburger de gang van zaken in ons bedrijf kritisch en wegend volgen. Handzaam, niet duurzaam. Want leven is veranderen en de Nederlandse Spoorwegen zijn een levend bedrijf. Dat moet niet veranderen.

Ploeger
President-Directeur



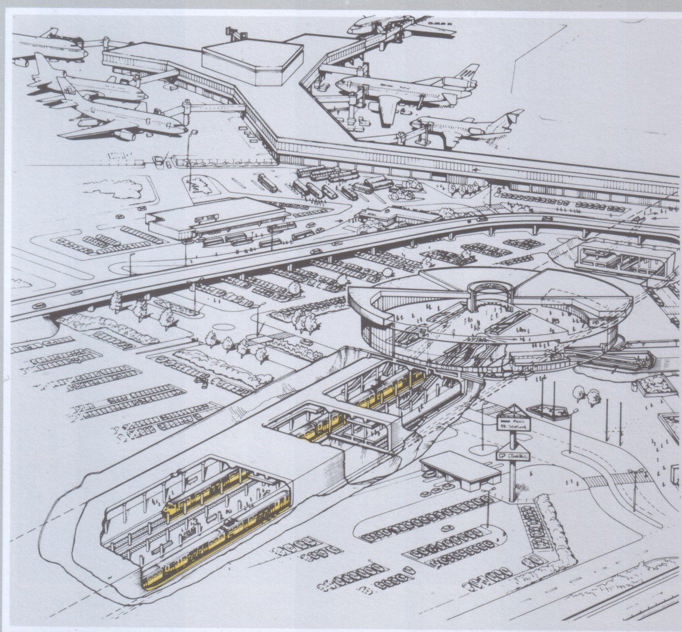


1 *Spoorvervoer tussen gisteren en morgen*

Zonder verkeer en vervoer kunnen we niet. Dat is altijd al zo geweest, dat zal altijd wel zo blijven. Tussen karrenweg en autosnelweg, tussen Arend en Sprinter is geschiedenis geschreven, zijn generaties verschenen en verdwenen. De functie van het vervoer is door de tijden heen in de kern echter dezelfde gebleven: de verplaatsing van personen, van goederen. Wel veranderd is de manier waarop dat vervoer plaatsvindt, dankzij spectaculaire uitvindingen en ontwikkelingen, maar ook minder opvallende aanpassingen. Vervoerstechnieken bepalen mede het beeld van onze samenleving.
Over de betekenis van verkeer en vervoer is al veel gezegd en geschreven en zeker nog niet het laatste woord. Eerst is dat gebeurd vanuit een beperkte optiek, vaak geïsoleerd van andere maatschappelijke verschijnselen. Sinds onderkend is dat verkeer en vervoer geen doelen op zichzelf vormen, maar afgeleid zijn van andere menselijke activiteiten, staat een interdisciplinaire aanpak voorop. Het zicht op de onderlinge samenhangen is echter nog allerminst helder. De bestudering van verkeer en vervoer mag weliswaar tot een kunde zijn verheven die op ruime schaal intensief wordt bedreven, alle kennis bijeengevoegd is nog niet in staat de problemen van vandaag afdoende op te lossen.
Evenmin staat ons de toekomst duidelijk voor ogen. De tijd waarin trends werden doorgetrokken lijkt definitief voorbij. De gedetailleerde blauwdrukken voor morgen zijn verbleekt. Scenario's moeten nog hun waarde bewijzen. Naarmate wij dichter bij het jaar 2000 komen, durven wij er steeds minder stellige uitspraken over te doen. Dat maakt plannen maken voor de middellange en lange termijn niet eenvoudiger.
De planning raakt klem tussen het onvermogen om de contouren voor de toekomst te schetsen en de noodzaak om nu beslissingen te nemen, die bepalend zijn voor bedrijf en samenleving van morgen. In dat proces moeten de vermeende zekerheden plaats maken voor flexibiliteit en vindingrijkheid om te kunnen inspelen op onverwachte veranderingen. Voor de N.V. Nederlandse Spoorwegen is dat geen gemakkelijke opgave.
Allereerst omdat de spoorwegen, zoals ieder vervoersbedrijf, bij een onverwachte vergroting van de vraag naar vervoer geen produkten uit voorraad kunnen leveren. Zitplaats- en goederentreinkilometers verdwijnen weer direct na produktie. Ook de aard van de materiële bedrijfsmiddelen speelt een bepalende rol. Treinstellen, lokomotieven, rijtuigen en goederenwagens kunnen namelijk niet in een oogwenk in aantal worden afgestemd op de actuele behoefte; zij hebben bovendien een lange produktietijd en een lange levensduur.
Dat is nog meer het geval met de spoorweginfrastructuur: het railnetwerk met stations, haltes, emplacementen. De infrastructuur bepaalt in belangrijke mate wat er kan en wat er niet kan. Veel kan wèl. Toch zijn de mogelijkheden niet onbegrensd. Noodzakelijke uitbreiding, spoorverdubbeling en -aanpassingen zijn echter zaken van lange adem.

Zoiets klemt temeer als het gaat om voorzieningen die wij eigenlijk vandaag al nodig hebben ten behoeve van het personenvervoer. Zelfs al heeft de reiziger begrip voor die problemen, hij wenst er zo min mogelijk mee geconfronteerd te worden. Hij moet van A naar B, iedere dag opnieuw of een enkele keer, en verwacht niet anders dan dat de treinen volgens het spoorboekje rijden. Om dat mogelijk te maken, komt er heel wat kijken. Spoorwerk dat overigens in ons land al meer dan honderdveertig jaar gebeurt. De dagelijkse uitvoering van het spoorbedrijf wordt steeds aangepast aan de veranderende omgeving. Dat kost inspanning. En zonder dat de NS-ers over de nodige infrastructuur en rollend materieel beschikken lukt het niet. Om in de jaren tachtig en daarna flexibel en vindingrijk te kunnen reageren op de ontwikkeling van de vervoersgroei zal de vervoerscapaciteit voldoende moeten zijn. Daarover gaat het in deze brochure. En over nog meer zaken, die voorwaarden zijn om de spoorwegen hun functie in de samenleving te kunnen laten vervullen. Hoe weinig er ook met zekerheid over de toekomst te zeggen valt, het lijkt wel erg onwaarschijnlijk dat die functie aan waarde zou inboeten.







De trein is zuiniger

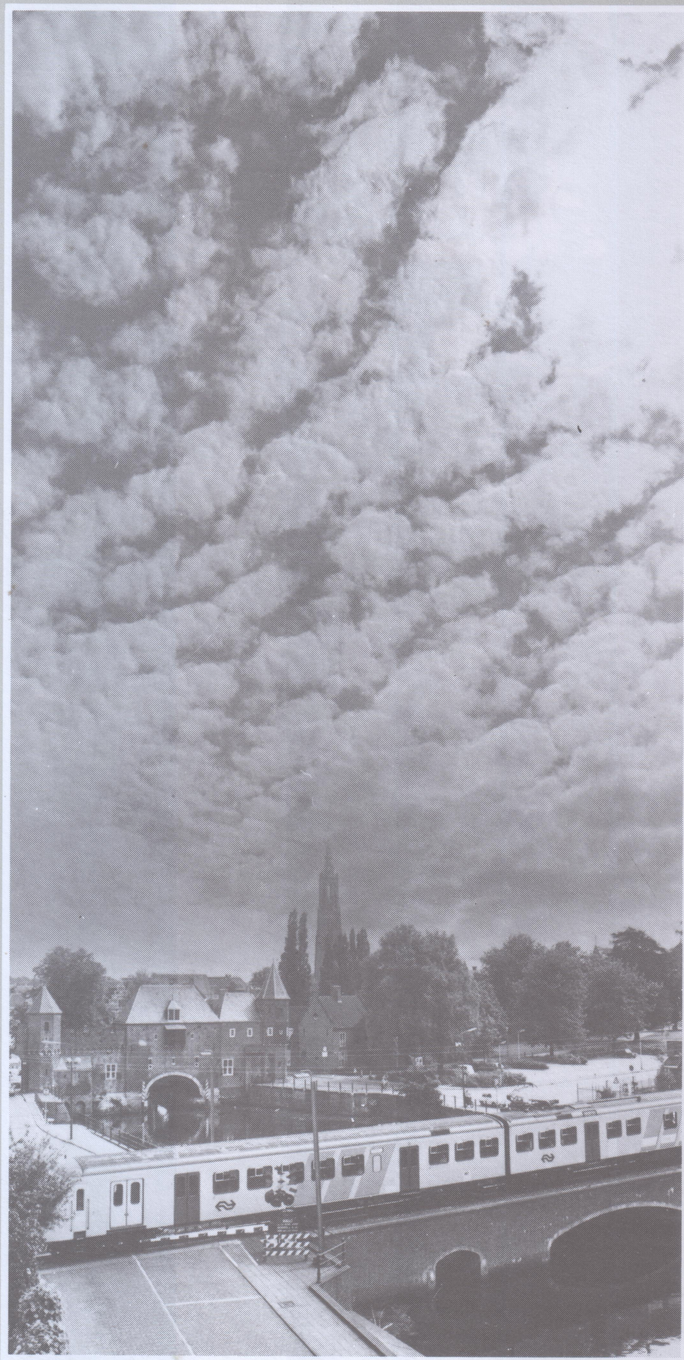
	Energieverbruik in 10^6 joule (1978)	
	personenvervoer per reizigerskm	goederenvervoer per tonkm
trein	1,0	0,7
tram en metro	1,5	–
stad- en streekbus	1,2	–
personen-, resp. vrachtauto	1,8	2,3

Bron: Nationale Verkeers- en vervoersrekening 1978

2 De meervoudige functie van de spoorwegen

De geschiedenis van ruim honderdveertig jaar leert dat de spoorwegen in ons land van meet af aan een belangrijke rol hebben gespeeld. Maar kort een sensatie voor welgestelden, die zich een ritje achter het ijzeren paard konden veroorloven, al spoedig medebepalend voor de economische en maatschappelijke ontwikkelingen.
Het spoor verwierf zich een dominerende plaats in het reizigersvervoer. In de goederensector was de binnenvaart altijd al een zeer sterke mededinger op de markt. Grote veranderingen bracht de komst van de personenauto en de autobus. Al in de jaren dertig bleken zij niet te onderschatten concurrenten.
Na de Tweede Wereldoorlog veroorzaakten de toenemende welvaart en de stormachtige groei van het personenautopark een ware mobiliteitsexplosie. De vervoersprestatie van de trein daalde, al zijn er gemiddeld 550.000 reizigers per dag, in het totaal van de personenmobiliteit tot een bescheiden percentage.
Het autosysteem werd de hoofddrager van het personenvervoer en is dat nog steeds. Om bekende en erkende redenen. De auto veroverde een plaats in de hoofden en de harten van velen. En – om mogelijk misverstand weg te nemen – NS heeft daar vrede mee. Maar vindt wel, dat behalve aan de positieve kanten van de auto, ook aan de negatieve aandacht besteed mag worden.
Het arbeidsintensieve spoorbedrijf kreeg vervolgens de financiële lasten te dragen van regelmatig terugkerende loonsverhogingen, al waren die de medewerkers best gegund. Daar stonden geen evenredige opbrengstverhogingen tegenover; eerst mochten de tarieven niet omhoog, later kon dat op straffe van functieverlies niet meer. Een bedrijfs-economisch rendabele positie bleek niet langer mogelijk daar het gat tussen opbrengsten en uitgaven steeds groter werd.
De ene na de andere Europese spoorwegmaatschappij raakte in de rode cijfers; NS als een van de laatste definitief in 1964. Het wegvallen van het omvangrijke steenkolenvervoer in het begin van de jaren zestig was daar mede debet aan. Dat verlies kon in het overige goederenvervoer onvoldoende worden gecompenseerd.
Bij sommigen rees twijfel aan het voortbestaan van de spoorwegen, daarin gesterkt door de rigoureuze ineenschrompeling van het railnet, zoals die in de Verenigde Staten had plaatsgevonden. Maar wat daar was gebeurd, bleef Europa bespaard. De overtuiging won het van de twijfel; in de Europese Gemeenschap vond men dat de samenleving goed spoorvervoer niet kan ontberen. De overheid voegde de financiële daad bij het woord door de toekenning van een vergoeding voor het in stand houden van onrendabel reizigersvervoer uit overwegingen van algemeen belang. Die regeringsbeslissingen waren niet een welwillend gebaar naar bedrijven die te kampen hadden met geldzorgen.
Die kwamen om te beginnen voort uit het feit dat er reizigers en verladers zijn die in een aantal gevallen uit eigen vrije wil de spoorweg uit alle mogelijkheden op de vervoersmarkt verkiezen. De *marktfunctie* dus.

Voor andere reizigers, die geen auto kunnen of willen bezitten, vormt het openbaar vervoer, en dus ook de trein de enige mogelijkheid om zich over een grotere afstand te verplaatsen.
Die *sociale functie* mag niet onderschat worden, want het gaat nog altijd om ruim een kwart van de huishoudens. Daar komen de mensen nog bij die, al is er een auto in het gezin, daarvan voor het merendeel van hun verplaatsingen geen gebruik kunnen maken. Dat brengt het totaal op ca. tweederde van de bevolking boven 12 jaar. Het ziet er naar uit, dat bij toenemende autokosten en loonsverhogingen, die achterblijven bij de stijging van de kosten van levensonderhoud, meer en meer een beroep op het openbaar vervoer zal worden gedaan.
Naast de sociale functie is er de *maatschappelijke noodzaak* om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen. Sinds wij de kwetsbaarheid van natuur en milieu hebben ontdekt, sinds wij aan de leefbaarheid van stad en streek hoge prioriteit geven, is het duidelijk dat aan het autogebruik afhankelijk van plaats en tijd enige grenzen gesteld moeten worden. Dat kan alleen wanneer de bereikbaarheid op een andere manier gegarandeerd is. Het relatief milieuvriendelijke en ruimtebesparende openbaar vervoer levert daartoe een belangrijke bijdrage. In en tussen de dichtbevolkte stadsgewesten gaat bij zware vervoersstromen de voorkeur uit naar de railtechniek vanwege hoge vervoerscapaciteit en snelheid bij aanvaardbaar ruimtebeslag.



Energievoorziening is in onze tijd een geladen begrip. Nog steeds drijft de Westerse samenleving nagenoeg geheel op aardolie en gas. Het antwoord op de vraag wat er moet gebeuren als die natuurlijke bronnen langzaam maar zeker uitgeput raken, is nog steeds niet gevonden. Sinds de energiecrisis van 1973/1974 weten wij wat ons te wachten staat als de OPEC plotseling de oliekraan op druppelen zet. Vooral de auto krijgt het dan te verduren. Niet zozeer vanwege zijn aandeel in het totale olieverbruik, maar wel omdat het wegverkeer nagenoeg geheel op die energiedrager is aangewezen. Bij een stagnatie in de toevoer zal het goederenvervoer over de weg naar verwachting het langst ongemoeid gelaten worden. Maatregelen zullen zich het eerst op het particuliere verkeer richten met als gevolg een grotere vraag naar openbaar vervoer, dat relatief minder energie vergt.
Het lijkt in alle opzichten verstandig de olie-afhankelijkheid van verkeer en vervoer te verminderen. In de effectuering van die doelstelling vervult met name het geëlektrificeerde railvervoer een *strategische functie*. Het busvervoer is van belang op grond van het betere energie-rendement en de reservecapaciteit die het biedt.
Economische criteria zijn vandaag de dag niet alleen meer doorslaggevend voor de rolverdeling in het goederenvervoer. Aspecten van maatschappelijke aard worden ook in deze branche van meer belang. Effecten van het goederenvervoer op de veiligheid, het milieu, het ruimtegebruik, het energieverbruik en de beschik-



De paradox van de piek

's Morgens gaan we met z'n allen nagenoeg gelijktijdig op weg naar werk of school, in de namiddag keren we – iets meer gespreid – weer huiswaarts.
Dat verschijnsel is maatschappelijk bepaald en hangt nauw samen met ons leefpatroon.

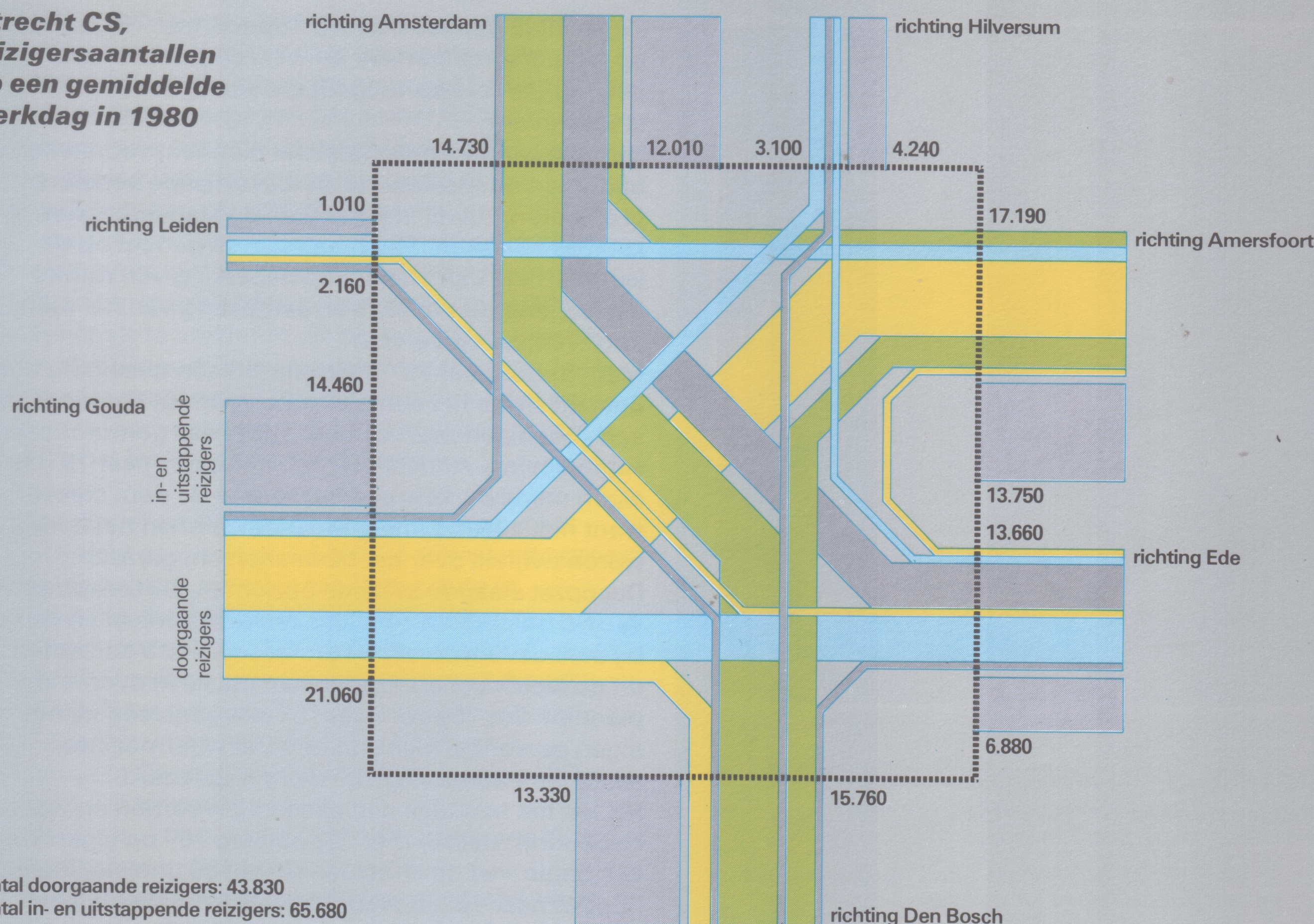
Het gevolg is wel dat het verkeers- en vervoerssysteem, infrastructuur èn vervoermiddelen slechts gedurende korte perioden van de dag tot aan de grenzen van zijn (praktische) capaciteit wordt benut.

Trein, metro, bus en tram zijn in het piekuur tot nagenoeg (of zelfs over) 100% bezet. Hier toont het openbaar vervoer een van zijn sterke kanten: optimale benutting van bedrijfsmiddelen bij aanvaardbaar ruimtebeslag.

Het personenautosysteem brengt het er heel wat slechter af. Gemiddeld over de gehele dag is de bezetting (verhouding tussen aantal vervoerde personen en aantal beschikbare zitplaatsen) 40%, gelijk aan die van de trein. Maar in de spits daalt dat percentage tot goed 25%. De paradox van de piek op werkdagen: op het moment dat de verkeersruimte het hardst nodig is, wordt het in het autosysteem het slechtst benut.

baarheid van het vervoer in crisistijden dienen mee te spelen in (beleids)beslissingen. Op dit terrein is in ons land nog nauwelijks enig kwantitatief onderzoek verricht. Kwalitatieve vergelijkingen tussen de vervoerstakken weg, water en rail duiden er op dat het spoorvervoer m.b.t. een aantal van de genoemde aspecten voordelen biedt boven andere transportsystemen.

De spoorwegen vervoeren net als in het beginjaar 1839 reizigers en goederen. Wat dat betreft is er niets veranderd. Tijdloos is niet het maatschappelijke decor waarin dat vervoer zich afspeelt. Bedrijfseconomische criteria werden aangevuld met sociaal-economische overwegingen. De samenleving, die steeds aan veranderingen onderhevig is, bepaalt in laatste instantie de functies van een dienstverlenend bedrijf als NS. Er zijn duidelijke aanwijzingen dat die verder in belangrijkheid zullen toenemen. Wat dat voor consequenties heeft, wordt in dit verhaal verteld.
Nog een opmerking over de kosten voor de schatkist die het vervullen van deze functies meebrengt. Er wordt zo nu en dan gezegd, dat "de tekorten van NS steeds maar toenemen". Er kan dan op worden gewezen, dat het aandeel van het vergoedingsbedrag voor het leveren van economisch onrendabel doch maatschappelijk wenselijk geacht reizigersvervoer door NS in de totale overheidsuitgaven tussen 1976 en 1980 daalde. Namelijk van 0,85 tot 0,67%. En dat de totale kosten van NS, uitgedrukt in percenten van het Nationaal Produkt, iets afnamen. In 1976 bedroegen zij 0,78% en in 1980 0,74%.



Amsterdam: maar goed dat er spoor is!

Dagelijks reizen bijna 11.000 mensen vanuit het invloedsgebied van de spoorlijn Den Helder - Schagen - Alkmaar - Amsterdam naar hun werk in de hoofdstad. In dat woon-werkverkeer gaat maar liefst 60% met de trein en 40% met de auto. Deze verdeling illustreert welke belangrijke bijdrage de spoorwegen leveren aan de afwikkeling van het forensenvervoer naar Amsterdam.
Ruim 6100 van de forensen uit het genoemde gedeelte van Noord-Holland zijn keuzereizigers, hetgeen wil zeggen dat ze voor hun rit kunnen kiezen tussen trein en auto. Voor 55% van die mensen valt de keuze uit in het voordeel van de trein. Dat aandeel is zeer hoog en verschilt overigens van gemeente tot gemeente. Voor een aantal typische forensenplaatsen in het betreffende gebied ligt het zelfs boven 70%.
Naarmate de bestemming in Amsterdam beter met goed openbaar vervoer bereikbaar is, is het gebruik van de trein bij de keuzereizigers uit het genoemde gebied groter. Aanmerkelijk groter zelfs! Zo reist van degenen, die hun werk in het Centrum of in Oost hebben bijna 90% met de trein; voor de Bijlmer ligt dit aandeel op ruim 75%. Naar Nieuw West en Havens West, gebieden die aanmerkelijk minder goed door het openbaar vervoer worden bediend, blijft het aandeel op 8%, resp. 7% steken.
Conclusie: waar goed openbaar vervoer is, wordt er ook goed gebruik van gemaakt.

Niet alleen bovenstaande cijfers maken duidelijk van welk een groot belang de spoorwegen zijn voor het functioneren van Amsterdam (en andere steden), ook het volgende geeft daarvan een illustratie.

Van de 10.000 personen die 's morgens tussen 07.00 en 09.00 met de trein van Zaandam naar Amsterdam (en verder) gaan, reizen 6200 mensen in het spitsuur; op zeer drukke dagen zelfs 6600.
Stel dat al die mensen met de auto zouden moeten reizen, dan betekende dat bij de huidige gemiddelde bezetting van 1,25 personen per auto in de ochtendpiek, dat er in dat spitsuur 5000 auto's meer op de weg zouden komen. Daarvoor is een nieuwe oeververbinding onder het Noordzeekanaal nodig met een ruimere capaciteit dan de Coentunnel, want deze verwerkt (zonder filevorming) maximaal 4000 motorvoertuigen per richting per uur.
Zelfs wanneer die 6200 treinreizigers voor de helft zouden overstappen op de auto en voor de helft op de autobus, zouden daarvoor tussen Zaandam en Amsterdam v.v. nog altijd 2 x 2 rijstroken moeten worden aangelegd.
En de drastische uitbreiding van de parkeercapaciteit in Amsterdam ten behoeve van de forensen is dan nog niet eens ter sprake geweest.
Maar goed dat er spoor is!

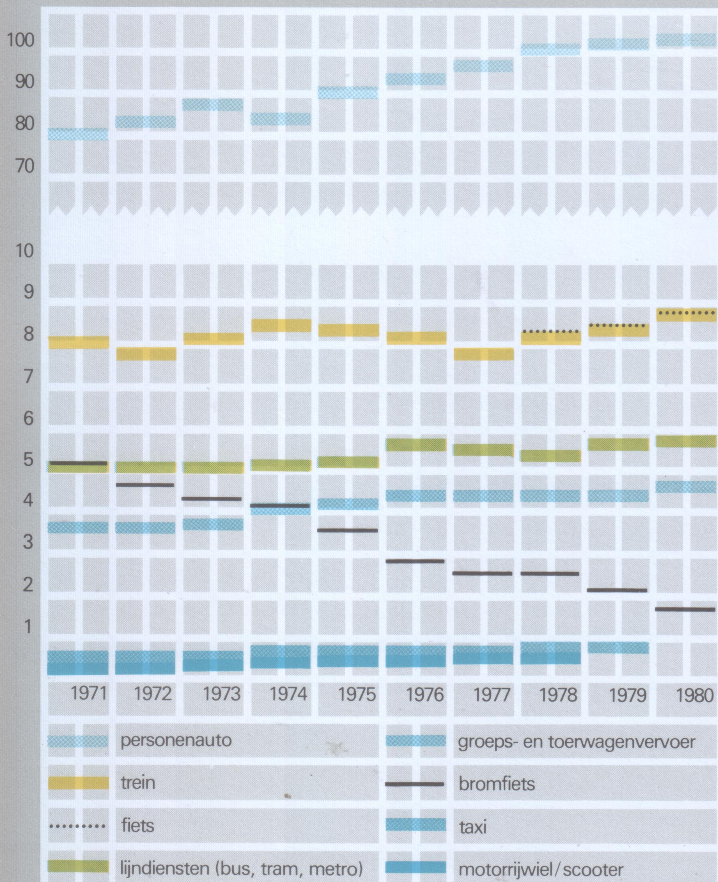
Bronnen:
- *Corridorstudie Parkeer- en Reis. De modal-split van keuzereizigers in het woon-werkverkeer. Stichting Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut, februari 1981*
- *Interne NS-gegevens*
- *De Wit, T. en De Jong, R. A., File-vorming voor de Coentunnel, De Ingenieur nr. 14, 13 april 1980.*

3 *Groei tegen de verdrukking in*



Schiphollijn: opening op 1 juni 1981

Ontwikkeling van de mobiliteit in de jaren zeventig (in miljard personenkilometers)



Bron: CBS

Begin 1969 publiceerde NS "Spoor naar 75", een visie op het personenverkeer en -vervoer, waarin een belangrijke rol was toegedacht aan spoor-, streek- en stadsvervoer.
Het was een ideeënschets met plannen, voorstellen en bijdragen om bestaande en toekomstige verkeersproblemen, zowel in als tussen de stadsgewesten te kunnen oplossen. Met maatregelen gericht op de leefbaarheid van steden, op beperking van ruimtebeslag, energieverbruik en aantasting van het milieu door verkeer en vervoer.
Met "Spoor naar 75" beoogde NS een tweeledig doel. Enerzijds was het een pleitnota voor nut en noodzaak van goed openbaar vervoer, óók in een gemotoriseerde samenleving. Anderzijds moest "Spoor naar 75" de eigen medewerkers een hart onder de riem steken, want niet alleen buiten, maar ook binnen het bedrijf waren twijfels over het bestaansrecht gerezen.
Die opzet slaagde in beide opzichten. De toekomstvisie van NS beïnvloedde het denken over verkeer en vervoer bij beleidsvoorbereiders en -beslissers. Voorstellen uit de ideeënschets kregen een plaats in overheidsplannen. Dat "Spoor naar 75" ook aansloeg bij het eigen personeel bleek uit de inzet waarmee het actieplan "Spoorslag 70" werd uitgevoerd.
NS liet het namelijk niet alleen bij woorden en wensen. Het bedrijf maakte met "Spoorslag 70" op eigen kracht een begin met de effectuering van de doelstellingen uit "Spoor naar 75". Bovendien was het actieplan een slag om het bestaan, om de dalende afzetcurve van richting te laten veranderen. Zonder uitbreiding van infrastructuur en rollend materieel werd de reiziger een uitgekiende dienstregeling van Intercity- en stoptreinen aangeboden. Met hogere frequenties dan voorheen; geen 2800 maar bijna 4000 treinen per dag. Treinen in een strak dienstregelingspatroon.
Het was een ingrijpende wijziging, die een grote inspanning vroeg, maar die volledig slaagde. Tot in het buitenland viel "Spoorslag 70" op, vooral vanwege het intensief gebruik van de infrastructuur, eertijds toch al mondjesmaat aangelegd. De capaciteitsgrenzen van het spoorwegnet waren daardoor nagenoeg bereikt. Toch lukte het om in de loop van de jaren zeventig op zelfs zeer drukke baanvakken de frequentie in de spits nog verder op te voeren.
"Spoorslag 70" krikte het image van NS danig op. Dat weerspiegelde zich in het gebruik van de trein. Aan het eind van de jaren zestig was het jaarlijkse personenvervoer gezakt tot rond de 7,5 miljard reizigerskilometers, maar in 1970 werd de grens van 8 miljard reeds gepasseerd. In de daarop volgende jaren handhaafde het vervoer zich rond dat niveau. Een uitzondering vormen 1974 en 1975 met een toename tot 8,5 miljard reizigerskilometers, te danken aan de zeer kortstondige energiecrisis. Na een lichte teruggang kwam medio 1978 het werkelijke breekpunt. De groei, die zich in dat jaar aankondigde, zette zich voort in 1979 en 1980 en bracht de 9 miljard reizigerskilometers binnen bereik. In 1981 werd dat aantal overschreden.

Uitbreiding autosnelwegennet 1970-1980



Geopende stations 1970-1981 aan bestaande spoorlijnen



Dichtheid autosnelwegennet in een aantal Europese landen

	lengte autosnelwegennet in km		aantal km autosnelweg per miljoen inwoners		aantal km autosnelweg per 1000 km²	aantal km autosnelweg per miljoen personenwagens	
	1970	1978	1970	1978	1978	1970	1978
Duitsland	4461	7029	73	115	28	320	331
Frankrijk	1542	3873	30	73	7	120	223
Italië	3913	5615	72	99	19	384	345
Nederland	975	1716	75	123	42	380	419
België	501	1128	52	115	37	243	379
Groot-Brittannië	1057	2523	20	45	10	91	176
Denemarken	198	450	40	88	10	184	304
Oostenrijk	478	844	65	112	10	399	413
Zwitserland	377	737	60	116	18	273	359
Zweden	403	799	50	97	2	176	280
Spanje	387	1946	12	53	4	163	298
Finland	108	194	23	41	1	152	174

Bron: Tweede Kamer, zitting 1981-1982, 16317, nr. 5







De stijging van het reizigersvervoer bij NS over de jaren zeventig is van een niet weg te cijferen betekenis. Het was immers een groei tegen de verdrukking in, de druk van het autoverkeer. De verkoop van personenauto's beleefde een ware hausse; het aantal breidde zich in 10 jaar uit met meer dan 70% tot 4,2 miljoen stuks, maar op dit moment is de groei er grotendeels uit. De automobiliteit steeg in ons land volgens het CBS van 77,5 miljard personenkilometers in 1970 tot 102 miljard in 1980. Dat was mede mogelijk gemaakt door de verdubbeling in lengte van het autosnelwegennet tot ruim 1700 km. Aan het eind van de jaren zeventig lag buiten de bebouwde kom 52.500 km aan wegen, ruim 10% meer dan tien jaar tevoren.
Tegenover de aanzienlijke uitbreiding van de weginfrastructuur staan de 26 km, die NS in tien jaar aan het reizigersnet kon toevoegen. Tegenover de ontsluiting van gebieden door nieuwe auto(snel)wegen staat een dertigtal nieuwe stations en haltes.
Bovendien zijn er in het recente verleden betrekkelijk weinig nieuwe woonwijken aan het bestaande railnet gebouwd. Illustratief is in dit verband dat in de jaren 1967–1972 40% van de bevolkingsgroei betrekking had op gemeenten met een station. In de periode 1972–1977 slechts 13%.
Wel kreeg NS toestemming tot de aanleg van een aantal nieuwe raillijnen. De spade voor de Schiphollijn, Zoetermeerlijn, Veenendaallijn en Nieuwegeinlijn ging de grond in. Het waren projecten, die dringend nodig waren omdat zij pasten in het ruimtelijke ordeningsbeleid, met uitvoering waarvan al in de loop van de jaren zestig was begonnen.
Het is NS wel eens verweten, dat de inhoud van "Spoor naar 75" niet is waar gemaakt. Dat de ambities te ver zouden hebben gereikt. Maar in die kritiek maakte men het voorbeeld tot maatstaf. "Spoor naar 75" was immers een ideeënschets. Het was een voorstel hoe het zou kunnen indien we dat als natie zouden willen, gestoeld op de overtuiging dat te eniger tijd een sterk vergroot beroep op het openbaar vervoer noodzakelijk en onvermijdelijk zou worden. Wat dat betreft is "Spoor naar 75" nog allerminst voltooid verleden tijd. De inhoud moet alleen geactualiseerd worden.

4 Het saldo van de jaren zeventig

Terugkijken op de jaren zeventig is beoordelen met het voordeel van de kennis achteraf. Toch is objectiviteit niet altijd mogelijk, omdat de betrokkenheid vaak nog groot is. Een aantal feiten laat echter slechts ruimte voor één conclusie.
In het afgelopen decennium moest de roes van de welvaart, van de schier onbegrensde toekomstverwachtingen, plaats maken voor de nuchterheid van het genoeg. Aan het begrip welzijn werd langzaam inhoud gegeven. Een moeizaam gewenningsproces, dat nog niet is afgesloten.
Ook ontdekten wij de betrekkelijkheid van toekomstonderzoek. Er is – zo bleek – op lange termijn geen enkele zekerheid aan te ontlenen. Niets is zo grillig als de werkelijkheid, ze laat zich niet vooraf in het keurslijf van modellen snoeren. Wie had bijvoorbeeld de oliecrisis van 1973/74 verwacht? De wereld veranderde – heel even maar – omdat het vloeibare goud niet meer zo vanzelfsprekend stroomde als voorheen. Toch gingen wij na deze rimpeling in de vijver van onze welvaart spoedig weer over tot de orde van de oude dag. Althans in ons gedrag. Natuurlijk was er wel iets veranderd. In beleidsvoorbereiding en -beslissingen wordt er meer dan voorheen rekening mee gehouden, dat omstandigheden zich onverwacht kunnen wijzigen, dat de zaken anders kunnen verlopen dan wij ons zouden wensen. En langzamerhand is dat ook doorgedruppeld in de consumptiesfeer. Men is voorzichtiger geworden in de bestedingen, want er moet op de kleintjes worden gelet. Ook als het geliefde zaken als autorijden betreft.
Vooraf gewaarschuwd of niet, op veel terreinen van de samenleving ondervinden wij thans de gevolgen van een ontwikkeling die anders uitpakt dan een meerderheid destijds had voorzien of wilde zien.
Zo zou het principe van de gebundelde deconcentratie in de ruimtelijke ordening een kans van slagen hebben gehad, wanneer in de ontsluiting het accent veel sterker op het openbaar vervoer was gelegd. De èn-èn-filosofie is in de meeste gevallen heilloos gebleken. Eén van de problemen die in de achter ons liggende jaren duidelijk zijn onderschat, is dat de brede stromen auto's, door de opening van autosnelwegen op de steden losgelaten, in de bebouwde omgeving niet kunnen worden verwerkt. Rondwegen en ontsluitingswegen, voorzover aangelegd, leveren geen afdoende oplossing.
De problemen van het bestemmingsverkeer worden immers verplaatst naar het aansluitende stratennet, dat gezien karakter en vaak meervoudige functie niet is opgewassen tegen de druk van het autoverkeer.
Volledig tegemoet komen aan de wensen van de automobilisten zou een zodanig beslag leggen op de ruimte dat ernstig afbreuk wordt gedaan aan de functie van de steden. Belangen van voetgangers, (brom)-fietsers en openbaar vervoergebruikers komen bovendien in de knel. De capaciteit van de toeleidende auto(snel)wegen moet dus worden afgestemd op een verantwoorde weg- en parkeercapaciteit binnen de steden. En aangezien die sterk gelimiteerd is, moet de ontsluiting op andere wijze, o.a. door adequaat







Autosnelwegen: autovrij op zondagen in 1973



openbaar vervoer, gegarandeerd zijn. Dat besef is echter pas laat doorgedrongen, met als gevolg dat het openbaar vervoer in de plannen en projekten niet die aandacht kreeg, die nodig was om verkeersproblemen in omvang en uitstraling te beperken.
Wilde de onderlinge afstemming tussen particulier verkeer en openbaar vervoer niet erg vlotten, ook de samenwerking binnen het openbaar vervoer verliep niet zoals aan het begin van de jaren zeventig nog mocht worden verwacht. Alleen op het gebied van de tariefintegratie werden hier en daar vorderingen gemaakt. Buitenlandse praktijkvoorbeelden ten spijt, het lukte bij ons niet het openbaar vervoer regio-gewijs onder één bestuurlijke paraplu te brengen en trein, metro, tram en bus als één openbaar vervoer-produkt aan de klant te presenteren. Gemeentelijke autonomie en verouderde wetgeving maakten niet méér mogelijk dan het treffen van voorbereidingen voor in omvang en bevoegdheden beperkte stadsgewestelijke samenwerkingsvormen.

Natuurlijk hebben de jaren zeventig op het gebied van verkeer en vervoer ook positieve kanten gehad. Pleitbezorgers voor de bevordering van de verkeersveiligheid, het langzaam verkeer en het openbaar vervoer zagen de eerste resultaten van hun bemoeienissen.
Dank zij omvangrijk, en soms kostbaar denk- en doewerk kon het kwaad van de verkeersonveiligheid voor een deel worden teruggedrongen.
Het woonerf, aanvankelijk stiefmoederlijk bedeeld, maakte zodanig furore dat het idee zelfs een gewild exportartikel werd. De automobilist moest ook op andere plaatsen dan in de woonomgeving en met name in de binnensteden, enige inperking van zijn vrijheid gedogen en bleek dat tamelijk moeiteloos te accepteren. Fietsers en voetgangers kregen meer ruimte, niet alleen op papier maar ook op straat. Doorstromingsmaatregelen voor het weggebonden openbaar vervoer sorteerden hun eerste effect. En toen bleek dat de grootschalige en dure metro niet paste in onze kleinschalige stadsgewesten werd de oplossing voor hoogwaardig stadsvervoer in de sneltram op eigen baan gezocht.
Tegen de achtergrond van de omvangrijke investeringen in de weginfrastructuur ging het bij al deze zaken echter om symptoombestrijding met dienovereenkomstig marginale effecten. Van een effectieve verschuiving in het gebruik van de auto naar dat van het openbaar vervoer en de fiets was nog allerminst sprake. Het tegendeel was het geval.
Zo daalde vanaf 1975 het reizigersvervoer bij NS zelfs langzaam. Het was het negatieve saldo van vervoersgroei op de toch al drukke hoofdlijnen en stagnatie of daling van het vervoer op de rest van het net. Die ontwikkeling had consequenties voor de spoorwegen. Bij een licht teruglopend aandeel in de markt was een beroep op de overheid om geld beschikbaar te stellen voor vernieuwingen, aanpassingen, verbeteringen en uitbreidingen niet haalbaar. Het ontbrak NS niet aan toekomstvisie, maar aan de feiten om die te onder-

bouwen. Ingrijpende voorstellen waren daarmee bij voorbaat kansloos. Het kostte al moeite, de noodzaak van bescheiden capaciteitsuitbreidingen op het bestaande net overtuigend aan te tonen. Bij het opstellen in 1977/78 van het NS-Investeringsplan Lange Termijn voor de periode 1979–1985 werd uitgegaan van een daling van het totaal aantal reizigerskilometers met gemiddeld 1% per jaar. De noodzakelijke investeringen waren afgestemd op die – inmiddels achterhaalde – vooronderstelling. De bedrijfsvoering was er in eerste instantie op gericht de uitwoning van het net te voorkomen en het bestaande produkt kwalitatief op peil te houden.
Voorzover de financiële middelen het toelieten, zouden als voorheen op bescheiden schaal capaciteitsuitbreidingen van het net plaatsvinden. Dat was noodzakelijk, want – het werd reeds vermeld – op de drukke spoorlijnen was de uiterste grens van de praktische capaciteit bijna bereikt.
De betrouwbaarheid van de dienstregeling kwam echter eerder in gevaar dan verwacht. De plotselinge toeneming van het reizigersvervoer in de tweede helft van 1978 en de daaropvolgende jaren maakte – waar nog mogelijk – de inzet van langere en meer treinen nodig. De grotere aantallen in- en uitstappende reizigers vergden langere stationnementstijden. Daarmee verdween de laatste rek uit de treinenloop. De mogelijkheid om binnen de dienstregeling door bijsturing vertragingen weg te werken, was tot een uiterst minimum teruggebracht. De in de vorige eeuw met grote zuinigheid aangelegde infrastructuur stelde zijn grenzen aan het met "Spoorslag 70" ingevoerde treinensysteem van op elkaar afgestemde Intercity- en stopdiensten. Met name blijkt dat maar al te gauw ingeval van ongunstig weer: stuifsneeuw, felle kou en harde wind.

Levert een terugblik op het verkeer en vervoer in de jaren zeventig voor NS een positief saldo op? Dat valt te betwijfelen. Zowel de landelijke als de lokale overheid – enige uitzonderingen daargelaten – hebben een beleid gevoerd waarin het autosysteem een ruime plaats kreeg. De bijdrage van de overheid aan de versterking van de concurrentiepositie van het openbaar vervoer bleef onvoldoende. In dit vraagvolgend beleid is alleen getracht de scherpe kanten van het autosysteem weg te nemen. Van een werkelijk nieuwe aanpak was geen sprake. Ad hoc maatregelen brachten niet de noodzakelijke ombuiging in het verkeersgebeuren. Wel werd geïnvesteerd in nieuwe raillijnen zoals de Zoetermeer-, de Schiphol- en de Veenendaallijn.
Op de valreep naar de jaren tachtig was er al met al geen zicht op een koerswijziging. Het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) ging in het beleidsvoornemen, gepresenteerd in 1977, in het gunstigste geval immers uit van een in omvang gelijkblijvend gebruik van het openbaar vervoer. Nog voordat het SVV in de Tweede Kamer aan de orde kwam, had de werkelijkheid al een streep door die vooronderstelling gehaald.

Citaat I

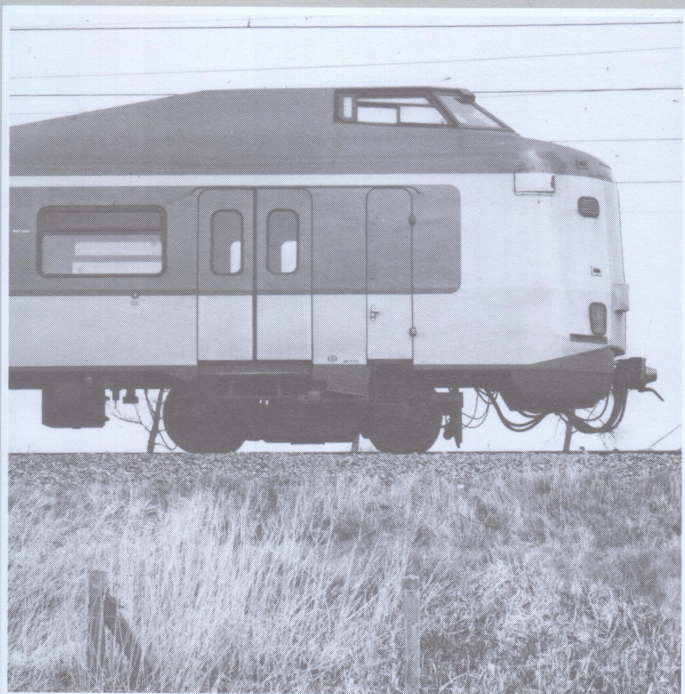
"De Spoorwegen zijn tientallen jaren het kind van de rekening geweest. Terwijl de auto letterlijk ruim baan kreeg, werd de dienstverlening bij de NS steeds verder teruggedrongen. Steeds minder werd de trein een alternatief voor de auto. Bij de Spoorwegen was de 'nullijn' al lang een feit toen de eerste econoom erover begon te praten.
De tien miljard reizigerskilometers, een magische grens, leken een onhaalbaar perspectief. Nu zijn ze een kwestie van tijd. De nullijn werd een flinke pluslijn. Materieel en infrastructureel dreigen grote problemen. De maximale capaciteit van het net, 9,2 miljard reizigerskilometers, zal wellicht al volgend jaar worden bereikt.
Dat het spaak dreigt te lopen is bepaald niet de schuld van deze Minister. We hebben allemaal wat boter op ons hoofd. In de tijd dat het gemakkelijk (althans met minder moeite) kòn, hebben wij ons railsysteem 'n beetje laten versloffen."

(F. Castricum (PvdA) op 19 november 1980 in de Tweede Kamer)

Citaat II

"Ik geloof dat het openbaar vervoer, geheel ten onrechte, de laatste tien, vijftien jaar een stiefkind is geweest, ook bij de ANWB. De sterke opkomst van de privé-auto heeft ons allen, onze organisatie, maar zeker ook de overheid, zodanig bezig gehouden, heeft zoveel aandacht opgeëist en gekregen dat je achteraf eigenlijk kan stellen dat je het openbaar vervoer ten onrechte wat in een hoek hebt laten staan. Dat het zodanig verwaarloosd is dat we er nu de wrange vruchten van plukken. Dat is zeker zichtbaar bij de spoorwegen, het stads- en streekvervoer en dat is en blijft het probleem bij het taxiwezen.
Ik denk dat het in elkaar grijpen van het hele vervoersysteem, het besef dat elk onderdeel waardevol is en in zijn specifieke situatie eigenlijk het meest geëigend is in dat totale raderwerk, niet onderkend is. Ik geloof dat ook de ANWB dat wel eens eerder had kunnen zien en dat wij dan misschien hier en daar, in de informatie naar de leden toe, anders hadden kunnen handelen. Dat had dan kunnen betekenen dat de leden meer (of eerder) het gebruiksnut konden inzien van een bepaald vervoersysteem, zodat het afkalvingsproces wat minder snel zou hebben plaatsgevonden."

(Ir. G. R. de Regt, chef Verkeersafdeling ANWB in Nederlands Transport nr. 17/1981).





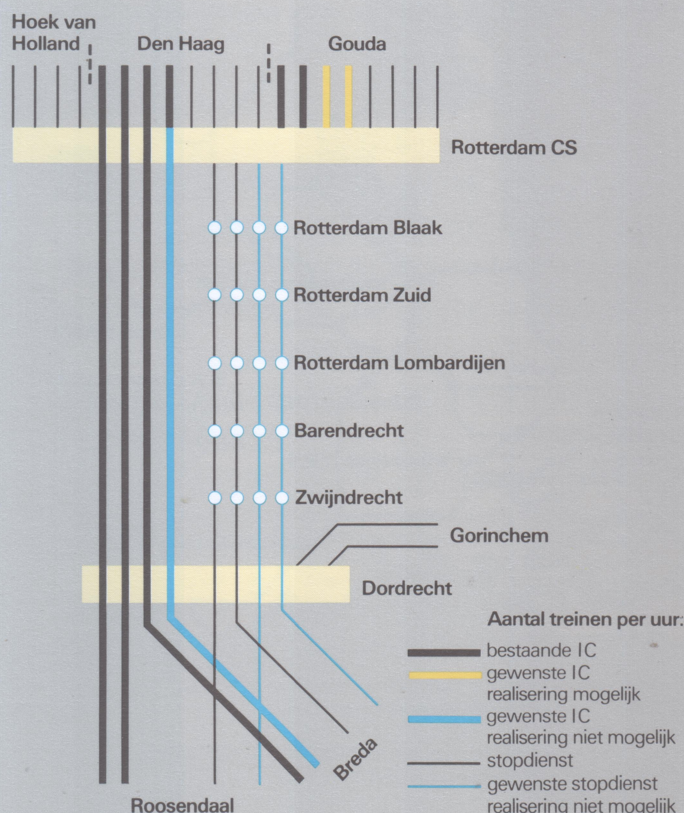
De ontwikkelingen in het reizigersvervoer bij NS en het overige openbaar vervoer zijn tijdens de parlementaire behandeling zonder twijfel van invloed geweest op de bijsturing in het SVV ten gunste van het openbaar vervoer en in het bijzonder van de spoorwegen. Ook de richtlijnen voor het beleid ondergingen een belangrijke uitbreiding. Expliciet is daaraan toegevoegd "een vergroting van het aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer in het totaal aan verplaatsingen".
Uit de pakketten van maatregelen, zoals aangekondigd in het SVV, zal moeten blijken op welke wijze de overheid die taakstelling zal concretiseren.
Maatregelen, die o.a. zullen moeten resulteren in een toenemend gebruik van het openbaar vervoer. Daarop hebben de spoorwegen zich in de jaren zeventig qua bedrijfsmiddelen – op grond van de hiervoor vermelde redenen – niet volledig kunnen voorbereiden.
De aanschaf van voldoende materieel en het opheffen van de meest urgente knelpunten in het net zijn daarbij essentiële voorwaarden. Niet alleen om te kunnen voldoen aan een grotere vraag naar vervoer, maar ook om de bijsturingsmogelijkheden in de huidige dienstregeling weer op een aanvaardbaar niveau te kunnen brengen.
Overigens is er thans wel sprake van een andere koers bij politici, in vervoerswetenschappelijke kringen en bij andere opinieleiders. De gewenste versterking van het openbaar vervoer kan echter niet op stel en sprong in daadwerkelijke bestedingen worden omgezet. Er is nu eenmaal een budgetprobleem.

5 De noodzaak van vervanging

Spoorvervoer tussen gisteren en morgen impliceert continuering van het bedrijf. Vanuit de meervoudige functie is dat een van de belangrijkste doelstellingen in het NS-beleid. Voor een nationale onderneming met meer dan driehonderdvijftig over het gehele land verspreide en onderling verbonden "filialen", komt daar alleen al in materiële zin het een en ander voor kijken. Onafgebroken blijft daarom de aandacht gericht op instandhouding van de bestaande outillage. Onderhoud, verbetering en vervanging zijn daarbij sleutelwoorden.
Het NS-net telt ongeveer 1900 bruggen en viaducten: van imposante oeververbindingen over grote rivieren tot eenvoudige overkluizingen van stadsstraten. De kleinste echter nog altijd zwaar genoeg om een trein te kunnen dragen. Voor beweegbare bruggen geldt een afschrijvingstermijn van 50 jaar. Vaste bruggen kunnen langer mee, 75 jaar. Veel van deze kunstwerken, zoals de vakman ze noemt, dateren echter al uit het eind van de vorige en het begin van deze eeuw en zijn dus hard aan vervanging toe. Dat ze nog altijd in gebruik zijn, is te danken aan de ruime veiligheidsmarges waarmee destijds bij de constructie rekening is gehouden.
Tot de zeer oude bruggen behoren ook die over de Nieuwe Maas en de Koningshaven in Rotterdam. Hun technische levensduur reikt nog tot omstreeks het eind van de jaren tachtig, dan kan het zo lang niet meer duren. De vervangende Willemstunnel moet dan in zicht zijn. Er zou dus – gezien de lange bouwtijd – nù al hard aan gewerkt moeten worden.
Het vraagstuk van vervanging doet zich ook voortdurend voor bij de instandhouding van de 355 stations. Zij variëren van voorstadshalte te Utrecht-Overvecht tot Centraal Station in Amsterdam. Stations verschillend van functie, verschillend van allure. Het één modern, het ander monument. Het derde gewoon oud. Zowel gebouw als omgeving vergen naast onderhoud ook vernieuwing en aanpassing. Niet alleen de wensen van de klant, maar eveneens die van het personeel dat er werkt, en de vereisten voor een moderne bedrijfsvoering drukken hun stempel op noodzakelijke veranderingen; reizigers met een lichamelijke handicap vragen daarbij om speciale voorzieningen. Voor gebouwen van cultuur-historische waarde is het pakket van eisen nog omvangrijker.
Stationsvoorpleinen vormen een hoofdstuk apart. Bij reconstructies is het vaak woekeren met de ruimte. Alle verkeerssoorten willen zo goed mogelijk aan hun trekken komen. Verbetering van de bereikbaarheid voor het langzaam verkeer, voetgangers en fietsers, en goede (overstap-)faciliteiten voor het openbaar vervoer hebben echter prioriteit, gezien hun aandeel in het voor- en natransport.
Tussen de stations ligt ruim 2500 km spoorbaan, daarbij komt nog eens 375 km alleen bestemd voor het goederenvervoer. Ruim 1750 km is geëlektrificeerd. Aarden baan, ballastbed, dwarsliggers, spoorstaven, wissels, bovenleiding en seininstallaties moeten in goede staat verkeren.
Onderhoudswerkzaamheden aan de spoorbaan gebeuren vaak 's nachts om het intensieve treinverkeer

Willemstunnel

In 1986 loopt de technische levensduur af van het spoorwegviaduct op de Rechter Maasoever in Rotterdam. Dat tijdstip is, als het om de voorbereiding en uitvoering van grote infrastructurele werken gaat, dichterbij dan we doorgaans denken.
Dat jaar is ook maatgevend voor de vervanging van de gehele oeververbinding over de Nieuwe Maas en Koningshaven. De keuze viel – het is bekend – op een viersporige tunnel. De trein "onder water" betekent dat spoorverkeer en scheepvaart elkaar boven het water niet langer hinderen. En dat is een hele opluchting op een van Nederlands drukste spoorlijnen en een overvolle waterweg. De veelvuldige brugopeningen, die de regelmaat in de treindienst danig in de war brengen, zullen tot het verleden gaan behoren. Daarmee wint het spoorprodukt op deze relatie aanzienlijk aan kwaliteit.
De viersporige tunnel biedt bovendien de gelegenheid de treindienst uit te breiden en meer dan tot nu toe mogelijk rechtstreeks verbindingen te creëren. Die vergroting van het aantal treinen is geen luxe in deze regio waar het forensisme op grond van de ruimtelijke uitstraling van de Randstad naar West-Brabant tot steeds zwaardere vervoersstromen leidt. Waar bovendien goede spoorverbindingen met andere delen van het land, en ook met het buitenland, een voorwaarde zijn voor het op peil houden van de maatschappelijke en economische bedrijvigheid.
Willen de spoorwegen hun functie naar behoren kunnen vervullen dan is op z'n minst het uurpatroon noodzakelijk zoals dat op bijgaand kaartje is aangegeven.
Het aanbod van treinen wordt daarmee – eindelijk – op hetzelfde niveau gebracht als op andere drukke verbindingen tussen en rond de grootste steden. Aanleg van de Willemstunnel is dus niet alleen nodig ter vervanging van de bruggen, maar evenzeer voor de uitbreiding van de treindienst. De uitvoering van dit projekt verdraagt dan ook nauwelijks uitstel of vertraging.





Culemborg: nieuwe brug in aanbouw



zo min mogelijk te verstoren. Gemiddeld eens per tien jaar is een spoorstaaf aan vervanging toe. Gemiddeld, want de spreiding is erg groot. Zo worden staven in zwaarbelaste bogen al na anderhalf tot twee jaar vernieuwd, terwijl op stille baanvakken de levensduur ver over de tien jaar reikt.
Jaarlijks komen er 400.000 nieuwe dwarsliggers in het ballastbed te liggen. Een bed, dat regelmatig "opgeschud", op hoogte gebracht moet worden. Daar is per jaar zo'n 400.000 ton steenslag en grind voor nodig.

De tijd waarin het spoorwegnet met grote voortvarendheid werd geëlektrificeerd, ligt achter ons. Afhankelijk van bedrijfsecomomische en/of maatschappelijk-economische voordelen zullen in de komende jaren nog baanvakken "onder de draad" komen. Ook de verbetering van de vervoersvoorzieningen in de betrokken regio speelt daarbij een belangrijke rol.
Op een aantal geëlektrificeerde baanvakken is de energievoorziening aan verbetering toe. Die aanpassing is nodig omdat nieuwe materieeltypen als de Sprinter, de IC III en de elektrische loc 1600 de bovenleiding zwaarder belasten. Bovendien stelt de te verwachten intensivering van de treindienst als gevolg van de vervoersgroei hogere eisen aan de energievoorziening. Het gaat hierbij met name om nieuwbouw en uitbreiding van onder- en schakelstations.
Grote zorg zal NS in de komende jaren besteden aan de verdere beveiliging van het net. Zo zullen verouderde mechanische en elektromechanische systemen vervangen worden door moderne voorzieningen, zonodig onder gelijktijdige installatie van Automatische Treinbeïnvloeding (ATB). Inbouw van ATB zal ook plaatsvinden in reeds vernieuwde installaties. Naast verhoging van de veiligheid levert dit alles bovendien een betere beheersing van de treindienst op. Dat laatste wordt ook bereikt door de wissel- en seinbediening op een aantal geïsoleerde emplacementen over te brengen naar een centraal punt.
Kruisingen van rail- en wegverkeer zijn potentiële gevarenpunten. Al sinds jaar en dag doet NS in samenwerking met de wegbeheerders al het mogelijke om het ongevalsrisico op deze plaatsen tot een minimum te beperken of geheel te elimineren. Dat is in de afgelopen decennia gebeurd in omvangrijke meerjarenprogramma's. In de jaren tachtig zal dit werk onverminderd doorgaan.
Wat voor de harde infrastructuur van de spoorweg geldt, gaat ook op voor het rollend materieel. Treinstellen, locomotieven, rijtuigen en goederenwagens zijn geen wegwerp-artikelen. Gemiddeld gaan ze dertig jaar mee. Soms is de levensduur te verlengen door een ingrijpende opknapbeurt. Voorbeelden daarvan zijn een aantal diesel-elektrische tweewagenstellen en elektrische locomotieven van het type 1200, die na een verjongingskuur 10 respectievelijk 15 jaar langer mee kunnen dan aanvankelijk de bedoeling was.
In de loop van de jaren tachtig zal een deel van het materieelpark voor het reizigersvervoer vernieuwd worden. Veel treinstellen, locomotieven en rijtuigen

komen aan vervanging toe en zullen plaats maken voor modern materieel.

Continuering van het bedrijf vereist instandhouding van het produktieapparaat volgens redelijke eigentijdse kwaliteitseisen. Daartoe zijn vervangingsinvesteringen nodig. Bij NS vormen die het overgrote deel, ruim 60% van het totale investeringsvolume voor de komende jaren. Bij dat totaal zijn niet inbegrepen de investeringen ten behoeve van nieuwe lijnen en speciale projecten, die voor rekening van de overheid komen.

Stations, die in de komende jaren vernieuwd worden:

1982

Bloemendaal
Deinum
Goes
Harderwijk
Meppel
Oss
Velp

1983

Beesd
Doetinchem
Ede-Wageningen
Gouda
Heerenveen
Hilversum
Hoogeveen
Hoogezand-Sappemeer
Koog Bloemwijk
Leerdam
Rotterdam Alexander
Sliedrecht
Terborg
Winterswijk
Zaandam

ATB-inbouw 1982-1986




Utrecht CS: ongelijkvloerse kruising

Acht belangrijke knelpunten in het bestaande spoorwegnet 1-1-1982



6 Knelpunten bepalen de capaciteit van het net

Van ingrijpende invloed op de praktische capaciteit van het railnet zijn de flessehalzen. Hun sluiswerking en de capaciteit van de knooppuntstations bepalen in feite wat er wel en wat er niet kan. Zo vormen beweegbare bruggen lastige hindernissen, omdat ze met de regelmaat van de klok open moeten voor de scheepvaart. Enkelsporige baanvakken en -oeververbindingen, die treinen uit twee richtingen moeten verwerken, zijn andere belemmeringen. Gelijkvloerse samenvoegingen c.q. splitsingen van lijnen zorgen eveneens voor beperking van de capaciteit, vooral rond de knopen in het net, de belangrijkste overstapstations.

Ondanks deze knelpunten waren de spoorwegen tot voor kort in staat om het reizigersaanbod in de spits naar behoren te verwerken. Maar de rek is nu uit het net, met als gevolg dat de kwaliteit van de treindienst in gevaar is gekomen.
De makers van de dienstregeling zien nauwelijks kans om op de drukke baanvakken te voldoen aan de wensen van klanten, van steeds méér klanten. Het is woekeren geworden met tijd, met ruimte en met materieel. De dienstregeling biedt daardoor onvoldoende speling om vertragingen ten gevolge van onregelmatigheden op te vangen, met de kans dat vertragingen, die onder normale omstandigheden zouden kunnen worden "weggereden", nu groter worden. Vertraging van één trein betekent in veel gevallen oponthoud voor de volgende treinen op hetzelfde baanvak. En bij samenvoegingen zelfs voor treinen op andere delen van het net. Dan staat de trein voor "de paal", gebiedt "de rode pit" de machinist te wachten tot de baan voor hem vrij is, tot groot ongerief van de reizigers. Het spoorboekje klopt dan niet meer met de werkelijkheid. Dat kan NS zich in het belang van de klant niet permitteren. Betrouwbaarheid in de dienstuitvoering blijft ook in de jaren tachtig een kwaliteitseis van de eerste orde. Dus moet er wat gebeuren.

Het lijkt voor de hand te liggen, de treinen langer te maken. Dus méér materieel. Daarmee is een begin gemaakt. NS kreeg toestemming van de Minister van Verkeer en Waterstaat extra materieel aan te schaffen om de groei te kunnen opvangen. Toch is het maar een halve oplossing; op veel verbindingen kunnen de treinen namelijk niet langer worden gemaakt. In de spits lopen de sporen op de stations helemaal vol. Perronverlenging kan – voorzover nog niet toegepast – in een aantal gevallen nog enig soelaas bieden, als de ligging van wisselcomplexen tenminste deze oplossing toelaat. Bovendien stelt de trekkracht van locomotieven grenzen aan de lengte van de trein, evenals de energievoorziening voor de treinstellen en loc's op de baanvakken dat doet. Langer dan gemiddeld 12 rijtuigen voor een IC-trein en 8 rijtuigen voor een stoptrein gaat nauwelijks, ook al omdat dan het oponthoud op de stations te lang gaat worden.
Kan het niet uit de lengte, dan moet het uit de hoogte komen. Een dubbeldektrein biedt zeker 40% meer plaatsruimte. In oktober 1980 is een proef met deze trein gehouden. De resultaten waren van dien aard dat

inmiddels een serie is besteld van een wat ruimer en hoger type. De eerste van deze treinen zullen vanaf 1984 op drukke forensenlijnen worden ingezet.
Voorts is een uitbreiding van het aantal treinen, met name in de spits, onvermijdelijk. Dat vraagt om capaciteitsvergroting van het net, om het opheffen van de knelpunten.

In de jaren zeventig heeft NS – binnen de beperkte financiële mogelijkheden – het mogelijke gedaan om de capaciteit van het spoorwegnet te vergroten. Dat is niet alleen gebeurd in het kader van werken, die om andere redenen moesten worden uitgevoerd, maar ook met het specifieke doel om vraag en aanbod beter op elkaar te kunnen afstemmen.
De moderne (elektro)techniek heeft daaraan eveneens een bijdrage geleverd. Met behulp van centrale verkeersleidingssystemen is de praktische capaciteit van het net opgevoerd; bovendien kan op een aantal baanvakken zonodig over twee sporen in dezelfde richting worden gereden. Maar ook hieraan zijn grenzen gesteld.
De enige oplossing, die dan rest is echte verruiming van de capaciteit op de punten waar de afwikkeling van het treinverkeer in de knel komt. Capaciteitsuitbreiding in de vorm van verdubbeling van het aantal sporen, aanleg van inhaalsporen en van ongelijkvloerse aansluitingen.
Wat dat laatste betreft, is ons land maar karig bedeeld. Men vindt ze op slechts een paar plaatsen, zoals bijvoorbeeld bij Utrecht CS, waar de lijn van en naar Amsterdam door een enkelsporig viaduct voor de richting Gouda wordt overbrugd, de aansluiting van de Zoetermeerlijn op de Hofpleinlijn, de verbinding van Den Haag CS op de "Oude Lijn" richting Leiden, de aansluiting van de Schiphollijn op de "Oude Lijn" bij Warmond en die van de Veenendaallijn op de lijn Utrecht - Arnhem. In 1983 komt er een bij: de niveauvrije splitsing van de lijnen Amsterdam - Hoorn en Amsterdam - Alkmaar in Zaandam.
Dat luttele aantal staat in schrille tegenstelling tot de vele terecht ongelijkvloerse aansluitingen in het net van autosnelwegen. Het steekt ook zeer mager af tegen het aantal niveauvrije splitsingen, dat men in buitenlandse spoorwegnetten aantreft.
Om de spoorwegen weer wat ruimer in het jasje te steken, is het gelukkig allerminst noodzakelijk dat, zoals bij autosnelwegen, alle samenvoegingen niveauvrij moeten worden uitgevoerd. Afhankelijk van de omstandigheden kan spoorverdubbeling op het gemeenschappelijke traject al een adequate oplossing zijn. Dergelijke samenvoegingen bestaan reeds op verschillende plaatsen.

Het zal geen verrassing zijn, dat de belangrijkste flessehalzen – een uitzondering daargelaten – in de railverbindingen liggen die al intensief worden bereden. Op die lijnen kan in de spits met veel moeite het reizigersaanbod worden verwerkt. Ruimte om tegemoet te komen aan nieuwe wensen van de klant is er nu zeker niet. Door pakketten van maatregelen moet daar

1 Vier sporen tussen Leiden en Den Haag Mariahoeve, waarbij het gedeelte tussen Leiden en De Vink omhoog gebracht wordt.

Het station Leiden is zodanig uitgebreid dat het na opening van de Schiphollijn de treinen uit alle richtingen goed kan verwerken. Er zijn dan goede overstapmogelijkheden. Aankomst en vertrek van al die treinen worden echter in belangrijke mate bepaald door de verkeersafwikkeling op de aansluitende baanvakken. Vertragingen kunnen de zaak danig in de war brengen. Vertragingen die te vermijden zijn als bijvoorbeeld snelle IC-treinen en langzamere stoptreinen onafhankelijk van elkaar kunnen rijden, zonder dat ze onderweg last van elkaar hebben. Dat schept bovendien ruimte in de dienstregeling voor nieuwe treinen.
Na de aanleg van twee extra sporen tussen Leiden en Den Haag Mariahoeve is die mogelijkheid aanwezig. Snel- en stoptreindiensten kunnen dan ontkoppeld worden, extra treinen worden toegevoegd, ook in het spitsuur. Het levert rijtijdwinst op voor de stoptreinen omdat ze gelijktijdig met IC-treinen kunnen aankomen en vertrekken. Het nieuwe station Leiden is al ingericht op de afwikkeling van het treinverkeer over vier sporen. Bij de andere stations op dit baanvak levert die evenmin problemen op.
Bovendien geeft de opening van de halte De Vink, waarop al jaren gewacht wordt, minder problemen voor de dienstregeling.
Tussen Leiden en De Vink wordt de baan omhoog gebracht om de Oude Rijn en de wegen tussen Leiden en Voorschoten ongelijkvloers te kunnen kruisen.

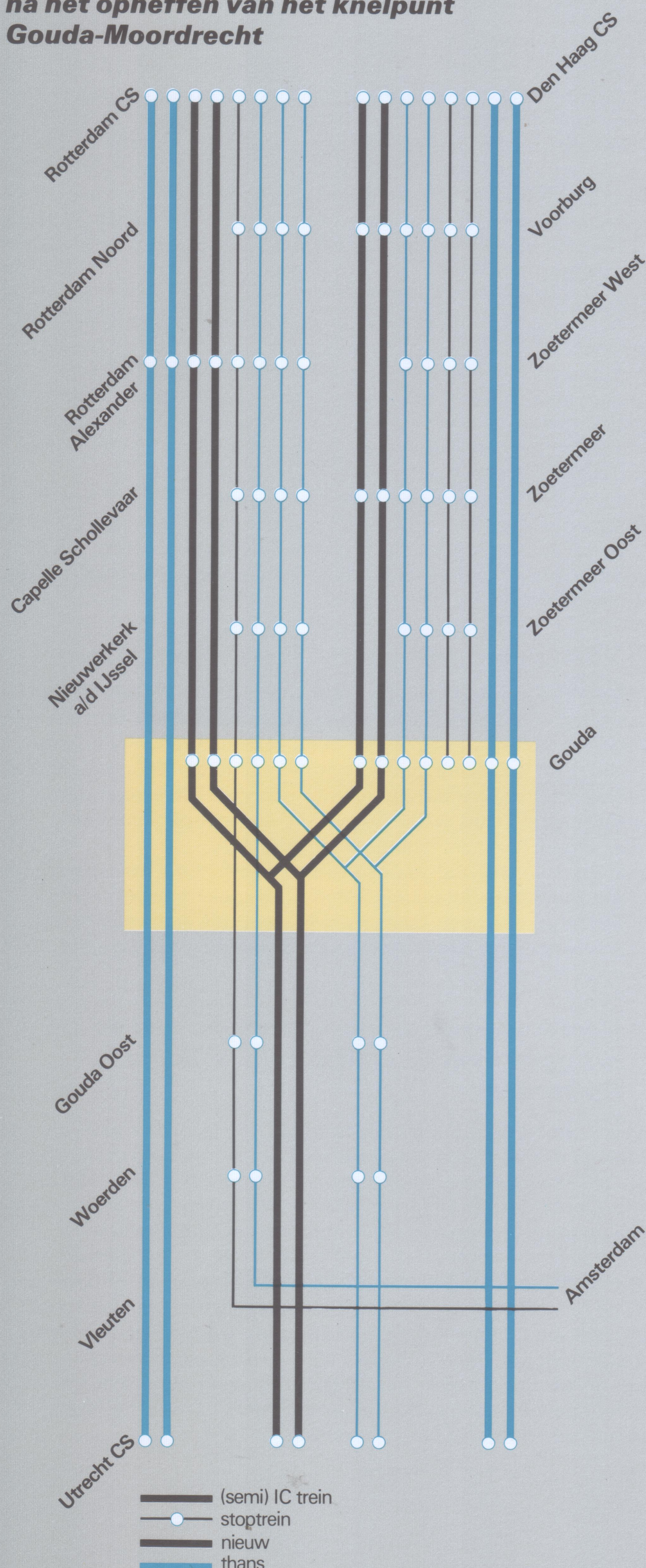
2 Vier sporen tussen Den Haag HS en Rijswijk

Wat voor het baanvak Leiden - Mariahoeve geldt, is eveneens van toepassing voor Den Haag HS - Rijswijk. De maat is ook daar vol, zelfs buiten de spits. Weliswaar rijden er nu in de daluren minder stoptreinen, maar de ruimte die daardoor vrijkomt, wordt opgeslokt door ander verkeer, zoals internationale treinen, post- en goederentreinen. Meer treinen dan die, welke sinds 1981 van en naar Schiphol/Amsterdam RAI rijden, kunnen er zeker niet bij.
Vanaf Den Haag HS, dat daarop reeds is ingericht, zal aan weerszijden van het aanwezige dubbelspoor een extra spoor moeten worden aangelegd tot even voorbij de halte Rijswijk, die eveneens moet worden aangepast. Het projekt maakt de opening van de halte Moerwijk mogelijk.

3 Vervanging en omhoog brengen van de bruggen over de Delfshavense Schie in Rotterdam

De vier enkelsporige rolbascule-bruggen, die technisch aan vervanging toe zijn, worden zeer intensief bereden door de vele stop-, snel- en internationale treinen tussen Rotterdam en Den Haag en tussen Rotterdam en Hoek van Holland. Het mag duidelijk zijn dat de huidige brugopeningen in dit viersporige baanvak een belangrijk capaciteitsverlies opleveren. Door zorgvuldige planning en uitvoering van deze brugopeningen lukt het tot heden de vertragingen tot een minimum te beperken. Bij een intensivering van het treinverkeer is dat niet meer mogelijk, met alle nare gevolgen van dien voor de reizigers. Daarom bepleit NS bij vernieuwing van de bruggen de doorvaarthoogte zo te kiezen, dat brugopeningen tot de uitzonderingen gaan behoren. Het aansluitende baanvak zal daarbij ook omhoog gebracht moeten worden.

Mogelijk aantal treinen per uur (v.v.) op de baanvakken Rotterdam/Den Haag-Utrecht na het opheffen van het knelpunt Gouda-Moordrecht



4 Ongelijkvloerse aansluiting bij Lage Zwaluwe

Hier sluiten twee belangrijke hoofdverkeersaders op elkaar aan. Van de ene kant de verbinding Duitsland - Eindhoven - Rotterdam, van de andere kant de verbinding België - Roosendaal - Rotterdam. De aanleg van een enkelsporig viaduct in de verbinding Rotterdam - Breda over het spoor Roosendaal - Rotterdam voorkomt conflicterende treinbewegingen en betekent dat de verkeersstromen nagenoeg onafhankelijk van elkaar kunnen worden afgewikkeld. Daardoor wordt de capaciteit van deze aansluiting aanmerkelijk verruimd. Aanpassing in omvang en kwaliteit van het woon-werkverkeer tussen de Brabantse groeikernen is mogelijk; inhaken op ontwikkelingen in het internationale verkeer eveneens. Bovendien is de noodzakelijke capaciteit voor het goederenvervoer gegarandeerd.

5 Ongelijkvloerse aansluiting bij Boxtel en derde spoor Boxtel - Eindhoven

Boxtel is een belangrijk knooppunt in het spoorwegnet. De verkeersafwikkeling wordt er in sterke mate bepaald door het treindienstgebeuren in Breda/Tilburg, 's-Hertogenbosch en Eindhoven. De capaciteit van het baanvak Boxtel - Eindhoven waar de treindiensten 's-Hertogenbosch - Eindhoven en Tilburg - Eindhoven samenlopen is echter uitgeput. Vertragingen die hierdoor ontstaan, werken bovendien snel door op andere treindiensten, bijvoorbeeld via belangrijke knooppunten in het NS-net te Breda en Eindhoven. Door middel van een ongelijkvloerse aansluiting kunnen de sporen 's-Hertogenbosch - Eindhoven en Eindhoven - Tilburg ontkoppeld worden.

6 Spoorverdubbeling van de IJsselbrug bij Westervoort

De huidige enkelsporige brug heeft in de spits weliswaar nog een geringe capaciteitsreserve, maar die is onvoldoende om een goede aansluiting tussen het Nederlandse en het Westduitse IC-net te garanderen. Bovendien vraagt de groei van de bevolking in de regio en daarmee van het vervoer van Westervoort en Doetinchem naar Arnhem v.v. om meer ruimte. Ook is de brug een belangrijke schakel in het internationale goederenvervoer. Door de bouw van een tweede enkelsporige brug naast de bestaande enkelsporige oeververbinding kan het probleem gemakkelijk worden opgelost. De brug is overigens pas sinds de oorlog enkelsporig.

7 Spoorverdubbeling en verhoging van de brug over de Gouwe en een ongelijkvloerse aansluiting bij Moordrecht

In Gouda komen aan de Westzijde van het station drie belangrijke baanvakken bijeen en wel uit de richtingen Rotterdam, Den Haag en Alphen a/d Rijn. Twee daarvan behoren tot de drukste van het gehele net. De vijf sporen van de drie lijnen vernauwen zich vlak voor de Gouwebrug tot drie sporen want er is op de brug geen ruimte voor meer voorzieningen. Die brug gaat met een zekere regelmaat open voor het scheepvaartverkeer. Voeg daarbij de gelijkvloerse aansluiting tussen de lijnen Gouda - Rotterdam en Gouda - Den Haag en men heeft een schoolvoorbeeld van een flessehals, een complex van problemen.
In de afgelopen jaren is diverse malen geprobeerd de treindiensten nog beter aan te passen aan de wensen van de klant. Dat bleek niet te lukken. De druk op dit punt in het spoorwegnet zal in de komende jaren nog groter worden. Langs de betreffende lijnen worden nieuwe bouwlokaties gerealiseerd, zoals in Nieuwerkerk, Capelle-Schollevaar, Gouda-Oost, evenals uitbreidingen in Zoetermeer,

de capaciteit van het 19e eeuwse railnet met voorrang worden vergroot.
Daarbij gaat het in eerste instantie om een achttal knelpunten, die moeten worden opgeheven om een vlottere doorstroming van het treinverkeer mogelijk te maken.
De noodzaak van gezamenlijke aanpak ligt in de aard van het spoorbedrijf waar, in de exploitatie, alles met elkaar te maken heeft. Een kenmerk van infrastructurele projecten is echter dat de tijd van technische voorbereiding en van inspraak, die vooraf gaat aan de uitvoering, van geval tot geval sterk kan variëren. Het zijn mede die factoren, die de volgorde in de uitvoering bepalen.
Dat de belangrijkste acht knelpunten uit het spoorwegnet moeten verdwijnen is geen punt van discussie meer. Parlement en regering zijn het daarover eens.
Een extra tariefverhoging van ruim 2% per 1 oktober 1981 maakt het mogelijk met een aantal projekten te beginnen.

Alphen en Waddinxveen. Om de kwaliteit van het huidige vervoer te kunnen verbeteren en de te verwachten groei te kunnen opvangen, is er maar één oplossing mogelijk; een verhoogde viersporige Gouwebrug en een ongelijkvloerse kruising bij Moordrecht.
Het resultaat is, dat railverkeer en scheepvaart elkaar over en weer niet meer hinderen en dat de belangrijke vervoersstromen Utrecht - Rotterdam en Den Haag CS - Utrecht vrij van elkaar kunnen worden afgewikkeld. De stationnementen te Gouda kunnen bovendien korter zijn, omdat aankomst en vertrek van verschillende treinen daar gelijktijdig kunnen plaatsvinden. Dat betekent kortere reistijden en een betere mogelijkheid om bijvoorbeeld een halte Gouda-Oost te kunnen openen.

8 *Capaciteitsverruiming Utrecht CS en toeleidende baanvakken*

De Domstad vormt vanouds het centrale knooppunt in het spoorwegnet. Utrecht CS is, wat het aantal treinen betreft, het drukste station van ons land. In de zomer van 1980 vonden er op een normale werkdag tussen 06.00 en 24.00 uur ruim 1500 treinbewegingen plaats in de reizigersdienst. In 1965 en 1970 waren die aantallen resp 675 en 1175. Het aantal treinbewegingen in de goederendienst is in de loop der jaren nagenoeg constant gebleven en bedraagt ca. 100.
De grens van de capaciteit is ook op Utrecht CS vrijwel bereikt. Bovendien is afwikkeling van het treinverkeer op dit knooppuntstation van invloed op de kwaliteit van de treindienst in het gehele land. Er zijn dus niet alleen maatregelen nodig om op dit station een groei boven de dagelijkse stroom van 66.000 aankomende en vertrekkende en van 44.000 transiterende reizigers te kunnen opvangen. Aanpassingen komen zelfs het gehele landelijke treinverkeer ten goede.

Knelpunten in de huidige situatie zijn in willekeurige volgorde:
- capaciteit van de perronsporen;
- enkelsporige vrije kruising aan de noordzijde;
- capaciteit Utrecht - Blauwkapel: gelijkvloerse kruisingen van de treindiensten Utrecht - Amersfoort - Enschede/Groningen/ Leeuwarden, Utrecht - Hilversum - Amsterdam en Utrecht - Baarn. Bovendien wordt deze kruising gebruikt door het goederenvervoer op de verbindingen Utrecht - Amersfoort, Utrecht - Hilversum - Amsterdam, Amsterdam - Hilversum - Maliebaan en Amersfoort - Maliebaan;
- capaciteit Utrecht - Geldermalsen (de nieuwe halten Lunetten en Houten);
- ligging van opstel- en onderhoudsterrein naast de hoofdsporen, die kruisende rangeerbewegingen noodzakelijk maakt;
- de diagonaal overstekende doorgaande treinverbindingen, die onderling en met de overige treinbewegingen gelijkvloers moeten kruisen.

NS onderzoekt momenteel welke van deze knelpunten met voorrang moet worden aangepakt.


Sloterdijk: nieuw station



7 *Nieuwe lijnen en nieuwe stations*

Tussen 1980 en 1990 groeit het spoorwegnet met enige tientallen kilometers door de opening van nieuwe lijnen. Sommige zijn al voltooid, met andere is onlangs begonnen of moet nog worden gestart. Nieuwe lijnen, die passen in de ruimtelijke ontwikkelingen in ons land. Ze zijn bedoeld om nieuwe steden en woon- en werkgebieden aan te sluiten op het landelijk railnet. Bovendien om een bijdrage te leveren aan de oplossing van verkeers- en vervoersproblemen in overvolle stadsgewesten.
De Schiphollijn is daarvan een goed voorbeeld.
De naam suggereert dat het gaat om de ontsluiting van de nationale luchthaven; dat is één aspect. Primair is de nieuwe lijn bedoeld als tweede verbinding tussen Amsterdam en Den Haag/Rotterdam en zodanig getraceerd dat belangrijke stadsuitbreidingen in de hoofdstad binnen het bereik van de trein komen. Tegelijkertijd is Schiphol per rail voor het gehele zuidwesten en zuidoosten van Nederland, inclusief de internationale verbindingen, ontsloten. In 1978 kwam de eerste fase van dit projekt, het gedeelte Schiphol-Amsterdam Zuid gereed. Sinds mei 1981 is de verbinding met Leiden klaar en daarmee ook de nieuwe haltes Hoofddorp en Nieuw Vennep. Aan de andere kant is de lijn doorgetrokken tot Amsterdam RAI; de RAI ligt daarmee op loopafstand van de rail. Maar de Schiphollijn is nog niet af. Dat is pas het geval als Amsterdam CS bereikt is. Dan ontstaan verbindingen tussen Schiphol en het midden, oosten en noorden van ons land. De aanleg van de Westelijke Tak over het uit de jaren dertig daterende baanlichaam van de ringspoorbaan maakt het werk compleet. De planning gaat uit van oplevering in 1986. Voor de eerstkomende jaren is de financiering van dit projekt in elk geval geregeld.
Naast de Schiphollijn is in 1981 ook de Veenendaallijn in gebruik genomen. Daar rijdt nu ieder half uur een trein tussen Utrecht CS (via Driebergen-Zeist) en de nieuwe haltes Veenendaal West, Veenendaal Centrum en Rhenen. Daarmee hebben deze gemeenten met samen ca. 60.000 inwoners de beschikking over een railverbinding met de rest van het land. Geen geheel nieuwe verbinding overigens, want het gaat om de gedeeltelijke reactivering van de lijn Amersfoort-Rhenen.
In het Utrechtse komt in de jaren tachtig nog een nieuwe raillijn gereed, de Nieuwegeinlijn. Aanvankelijk was het de bedoeling dat de sneltram Utrecht - Nieuwegein (SUN) in 1981 in bedrijf zou komen, maar door allerlei verwikkelingen is dit met tenminste twee jaar vertraagd. De problemen vragen om een spoedige oplossing want Nieuwegein zit dringend verlegen om een railverbinding met Utrecht. Nu al wonen er 42.000 mensen die voor een belangrijk deel op de Domstad zijn aangewezen. De verwachting is dat het inwonertal in 1985 zal zijn gegroeid tot 54.000. De 27 tramstellen voor de SUN zullen in de loop van 1983 alle zijn afgeleverd. NS bouwt de Nieuwegeinlijn, streekvervoerder Westnederland zal straks de exploitatie verzorgen.
In 1983 is de Hemtunnel klaar en dat is nodig ook, want de stroom reizigers tussen Amsterdam en de plaatsen

boven het Noordzeekanaal is de laatste jaren sterk toegenomen. Het betekent een flessehals minder in het spoorwegnet, want de kwetsbare Hembrug heeft zijn dienst er dan op zitten. NS hoeft geen rekening meer te houden met brugopeningen voor de scheepvaart en dat maakt een dienstregeling mogelijk, die beter op de wensen van de reizigers is afgestemd. Meer treinen in de spits. In 1983 is ook het nieuwe station Zaanstad klaar; aan de ene kant door een korte luchtbrug verbonden met het centrum, aan de andere kant een directe aansluiting met het nieuwe werkgebied Houtveld.
De trein dichter bij de mensen, ook al omdat het sterk uitgebreide westelijke stadsdeel van Amsterdam door de verplaatsing van station Sloterdijk beter ontsloten wordt. De verbindingen tussen de hoofdstad en Noord-Holland boven het Noordzeekanaal kunnen echter pas afdoende worden verbeterd na het gereedkomen van kleinere aanpassingen op enkele baanvakken. Naast de "grote acht" zijn er ook kleine knelpunten, die een urgent karakter hebben.
Zoveel mensen, zoveel wensen. De besluitvorming rond de aanleg van de Flevolijn heeft dat weer eens duidelijk gemaakt. Het aantal tracé-varianten is niet op de vingers van beide handen te tellen. Ze zijn alle gewikt en gewogen. Voor- en nadelen zorgvuldig bestudeerd, waarna de Minister van Verkeer en Waterstaat besliste. Het verschoven tracé A – voor insiders een begrip – kreeg op het oude land de voorkeur. Om het milieu zoveel mogelijk te sparen, komt de lijn verder van het Naardermeer te liggen dan oorspronkelijk de bedoeling was. De vervoerswaarde wordt beïnvloed door het feit dat in vergelijking met andere oplossingen de Oostboog richting Gooi en Utrecht voorshands ontbreekt. Ongeveer een derde van de reizigers uit de Flevopolder wil die kant uit, maar zal dat voorlopig alleen via een omweg met overstap kunnen doen.
De spade voor de Flevolijn is in december 1980 officieel de grond in gegaan. De grauwe ganzen van de Oostvaardersplassen krijgen in "de badkuip" de ruimte en ook NS is daar verheugd over. In 1987 zal Almere bereikt zijn en zonder tegenslagen bij de verschuiving van het aansluitende tracé in 1988 Lelystad.
Dan is de nieuwe lijn voor nieuwe steden in het nieuwe land gereed. Steden waar omstreeks 1990 tezamen al meer dan 150.000 mensen zullen wonen. En wie weet gaat het ooit verder naar Heerenveen, Drachten en Groningen.
De verlenging van de strandspoorlijn naar Hoek van Holland als aanpassing aan het door de zeestroming veel breder geworden strand mag evenmin onvermeld blijven. Prettig voor zon- en zeezoekers, die straks het strand per trein even goed kunnen bereiken als nu per auto.

De aanleg van nieuwe railvoorzieningen is in ons dichtbevolkte land geen eenvoudige zaak. Na het plannen maken, vergt de planologische besluitvorming – die wel in overleg met, maar in feite buiten NS tot stand komt – doorgaans veel tijd en dan moet nog met de daadwerkelijke uitvoering worden begonnen.

Mogelijke nieuwe haltes aan bestaande lijnen in de jaren tachtig (inzichten eind 1981)

1982
Houten*)

1983 en 1984
Amsterdam Sloterdijk Noord
Hoorn Kersenboogerd*)
Dordrecht Stadspolders*)
Doetinchem de Huet*)

1985 en later
Amersfoort Schothorst*)
Amsterdam Geuzenveld
Apeldoorn Osseveld
Bilthoven West
Breda Haagse Beemden*)
Deventer Colmschate
Gouda Oost
Groningen Hoogkerk
Den Haag Moerwijk
Haarlem Oost
Haarlem Zuid
Halfweg
Helmond 't Hout*)
Helmond Brouwhuis*)
's-Hertogenbosch Oost*)
Hillegom
Leeuwarden Camminghaburen
Leiden Noord
Leiden De Vink*)
Leidschendam Nootdorp
Maastricht Zuid*)
Sassenheim
Twello
Vlissingen Souburg*)
Voorhout
Ylst
Zaandam Oost

**) Halten vermeld in het Meerjarenplan Personenvervoer 1980-1984, Tweede Kamer, Zitting 1979-1980, 15885, nrs. 1-2.*

Nieuwe lijnen en elektrificaties





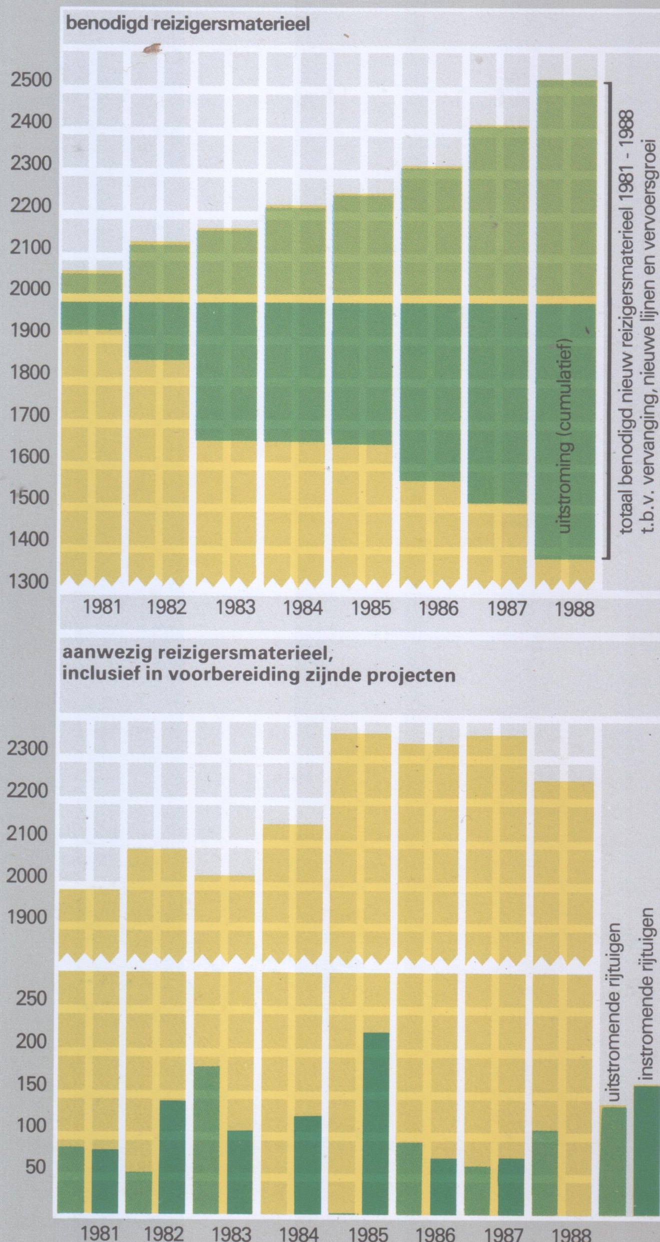


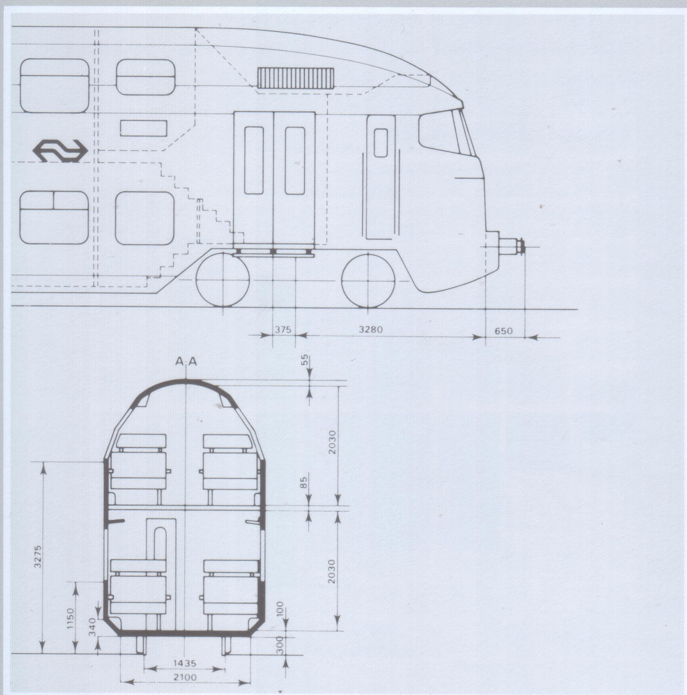
Tussen wens en werkelijkheid liggen soms decennia. Dat geldt niet alleen voor nieuwe lijnen, maar soms ook voor nieuwe stations aan het bestaande net. De opening van nieuwe haltes is echter afhankelijk van meer factoren. Een zeer belangrijke voorwaarde is uiteraard dat er rond de nieuwe halten (in de toekomst) voldoende mensen wonen en/of werken, die naar verwachting regelmatig van de trein gebruik zullen maken. Bovendien moet er voldoende ruimte in de dienstregeling zijn om een extra stop op een lijn mogelijk te maken zonder dat daardoor de kans op vertragingen toeneemt. Op verbindingen waar knelpunten de grenzen van de capaciteit bepalen, zal de opening van de nieuwe stations pas binnen het verschiet komen als die zijn opgeruimd.
Als aan alle voorwaarden is voldaan kan het aantal stations aan bestaande lijnen in de jaren tachtig in principe met ca. dertig haltes worden uitgebreid. Daardoor komen ca. 800.000 Nederlanders zo te wonen, dat spoorvervoer voor hen aantrekkelijk wordt. Die functievernieuwing van de spoorwegen is in het verkeers- en vervoersbeleid zo belangrijk dat bij nieuwe haltes niet, zoals vroeger het geval was, alleen wordt gekeken naar de bedrijfseconomische, maar vooral naar de maatschappelijke aspecten. De relatie met de ruimtelijke ordening is daarbij van wezenlijke betekenis.

8 Over oude, maar vooral nieuwe treinen

NS beschikt voor het reizigersvervoer over ruim 2000 rijtuigen, ''bakken'' zegt de spoorman, en ca. 130 elektrische locomotieven. Een deel van die locomotieven heeft – 's avonds en 's nachts – ook een taak in het goederenvervoer. Overdag is het reizigersvervoer te intensief om veel ruimte voor goederentransport te laten.
Verreweg de meeste rijtuigen (ca. 1400) behoren tot het elektrische ''stroomlijnmaterieel''. De treinstellen van 2, 3 of 4 wagens zijn gemakkelijk en snel tot langere treinen te koppelen. Dat geldt omgekeerd uiteraard ook voor het splitsen van treindelen. Bovendien heeft stroomlijnmaterieel het voordeel dat er op eindstations niet mee gerangeerd hoeft te worden voor het zgn. ''kopmaken'' omdat het aan beide zijden een machinistencabine heeft. Getrokken treinen, locomotieven met rijtuigen, doen dienst op een aantal lange afstand-lijnen en in het internationale reizigersvervoer.
Op de niet-geëlektrificeerde nevenlijnen rijden dieselelektrische of dieselhydraulische treinstellen. Al naar gelang hun functie worden er verschillende eisen aan het materieel gesteld, zowel wat het comfort als wat de technische eigenschappen betreft. Zo behoeft een IC-trein bijvoorbeeld niet zo snel te kunnen optrekken als een Sprinter. De laatste is gebouwd op vlug accelereren en afremmen. In een trein voor de lange afstand is het comfortniveau hoger dan in een stoptrein voor het stadsgewestelijk vervoer. Zowel het verschil in tractie, als in comfort- en technische eigenschappen maken uniformering van het materieel onmogelijk.
NS heeft naast specifiek IC- en specifiek stopdienstmaterieel ook treinstellen, die – zonodig na modificatie – voor beide diensten kunnen worden gebruikt. Dat heeft voordelen. Zo kan de verdeling tussen beide soorten materieel snel aangepast worden aan de behoefte.
Bij een gemiddelde levensduur van 30 jaar is per jaar ruim 3% van het park aan vervanging toe. Bij het huidige bestand gaat het daarbij om 70 bakken. De praktijk is echter anders. Afgezien van de capaciteitsuitbreidingen die thans op grond van de vervoersbehoefte plaatsvinden, is het vervangingsritme onregelmatig door het aanschafbeleid dat in het verleden is gevoerd. Zo is in de jaren zestig vooral het stoptreinmaterieel vernieuwd en ligt in het huidige decennium het accent op de vervanging van het IC-materieel.
Aanschaf van door buitenlandse spoorwegmaatschappijen ontwikkeld materieel lijkt een oplossing om kleinere series te vermijden, als de Nederlandse bestelling tenminste gecombineerd kan worden met een grotere. Helaas ook hier ligt tussen ''lijken'' en ''blijken'' vaak de kloof van het onmogelijke. Niet alleen technische en exploitatieve omstandigheden, maar ook de afwijkende wensen van de Nederlandse reiziger maken zulke wijzigingen op een bestaand ontwerp noodzakelijk dat er uiteindelijk een heel ander treinstel of rijtuig uit de fabriekshal komt. De dubbeldekker is daarvan een voorbeeld. Het interieurontwerp is afgestemd op de gemiddelde

Materieelbehoefte en in- en uitstromend reizigersmaterieel in de jaren tachtig (in aantal rijtuigen)





Dubbeldekkers voor Nederland

In navolging van Frankrijk en Italië laat ook NS dubbeldekrijtuigen bouwen om de toegenomen drukte in de spitsuren goed te kunnen verwerken. NS klimt naar die tweede etage met de gedachte: 'als het niet meer uit de lengte kan (perrons zijn niet langer te maken) èn niet uit de breedte (stations zijn niet breder te maken), dan moet het maar uit de hoogte komen'.
Het 'uit de lengte of uit de breedte komen' mag overigens ook in financiële zin worden verstaan: de investering per zitplaats ligt bij een dubbeldekker lager dan die voor zitplaatsen in enkeldekkers.
Talbot in Aken heeft een order gekregen voor drie verschillende types dubbeldekrijtuigen, waarmee negen trek-duwtreinen zullen worden geformeerd. Als tractie zullen locomotieven worden gebruikt van de serie 1600 die op het ogenblik in aanbouw is bij Alsthom in Frankrijk. Voor de trek-duwtreinen is die serie met tien eenheden uitgebreid tot 58 locomotieven.
De NS-dubbeldekkers worden 26,40 m lang en 2,80 m breed; de hoogte boven de spoorstaaf wordt 4,60 m. Daardoor is het mogelijk de plafondhoogte van het benedendek op 2,03 m te brengen, en die van het bovendek op 2,06 m. Dat is een kleine winst ten opzichte van de Franse dubbeldekkers die in Nederland hebben proefgereden.
In de eerste èn in de tweede klas komen vier zitplaatsen in de breedte (tweemaal twee), en dus niet de door de Nederlandse reiziger te krap bevonden opstelling met vijf zitplaatsen op een rij.
In een dubbeldektrein van NS worden 1150 zitplaatsen aangeboden, de 130 plaatsen op klapstoeltjes niet meegerekend. In de trein zal ook plaats zijn voor reizigers-met-rolstoel en voor enkele fietsen. Bij de bouw zal waar mogelijk de Nederlandse industrie worden ingeschakeld. Dat zal o.a. gelden voor de deuren, de draaistellen en de elektrische installatie. Volgens de huidige planning worden de eerste dubbeldekkers bij NS omstreeks midden 1984 verwacht.

maten van Nederlandse passagiers, en die zijn forser dan die van Fransen. Bovendien stellen baan, perrons en wasmachines hun eigen technische eisen. De bestaande Franse dubbeldekkers zijn daarom én op grond van prijsverschillen niet gekozen, maar er is een aangepast ontwerp gemaakt, dat door een Duitse fabriek wordt gebouwd.

De noodzaak van vervanging van het materieel is hiervoor al aangegeven. Die geldt zeker voor de elektrische treinstellen uit het eind van de jaren veertig, waarmee nu nog wordt gereden, het zogenaamde materieel '46. De sloop van deze 2- en 4-wagenstellen zal in 1983 zijn voltooid. Aan het eind van de jaren tachtig staat een deel van de stroomlijntreinen ''mat '54'' op de nominatie om te worden afgevoerd. Het huidige Benelux stroomlijn- en getrokken materieel is al eerder aan een opvolger toe. Dieselelektrisch materieel, uit het begin van de jaren vijftig, dat niet voor levensduurverlenging in aanmerking komt, zal in 1983 van de rails zijn verdwenen.
De uitstroming van IC-rijtuigen uit het eind van de jaren vijftig kreeg in 1981 reeds zijn beslag. Vanaf 1986 gaan er meer IC-rijtuigen onder de slopershamer.
De acht elektrische locomotieven van de serie 1000 (bouwjaar 1948 e.v.) zijn begin 1982 voorgoed uit de dienst genomen. Vanaf 1986 verdwijnen langzaamaan ook de loc's van de serie 1100 uit het begin en het midden van de jaren vijftig. De serie 1200 ondergaat een verjongingskuur, zodat die nog tot een heel eind in de jaren negentig mee kan. Soortgelijke plannen bestaan voor de serie 1300. De loc's van het type 1500, destijds tweedehands uit Engeland overgenomen, hebben hun werk er in 1986 opzitten.
De dieselelektrische locomotieven van de serie 2200/2400, die sinds het midden der jaren vijftig in het goederenvervoer worden ingezet, verdwijnen vanaf 1984 successievelijk in groepjes van het toneel.

Tegenover de omvangrijke uitstroming van materieel staat in de jaren tachtig een nog grotere instroming. Want naast vervanging is nieuw materieel nodig voor het opvangen van de vervoersgroei en voor de treindiensten op de nieuwe lijnen. In aflevering is een serie van 226 getrokken IC-rijtuigen; in 1982 zal de laatste binnen zijn. Deze rijtuigen rijden al in het buurlandverkeer tussen Den Haag en Keulen en op de verbinding Zandvoort-Maastricht/Heerlen. Zeven driewagenstellen van het prototype IC-stroomlijnmaterieel met de zgn. doorloopkop heeft NS al sinds 1977 in huis. Op proef, om de kinderziekten er uit te halen. In 1983 en 1984 komen successievelijk veertig van deze driewagenstellen op de rails, samen dus 120 rijtuigen. Daarin is op een balkon plaats gereserveerd voor enkele fietsen. En binnenin, door het opklapbaar maken van drie zitplaatsen, voor een rolstoelgebruiker.
In 1980 kwam de serie van 60 Sprinters (2-wagenstellen) gereed. Daar blijft het niet bij. Medio 1980 kreeg NS toestemming van de Minister van Verkeer en Waterstaat voor de bestelling van 100 rijtuigen stoptreinmaterieel om de groei op het bestaande net

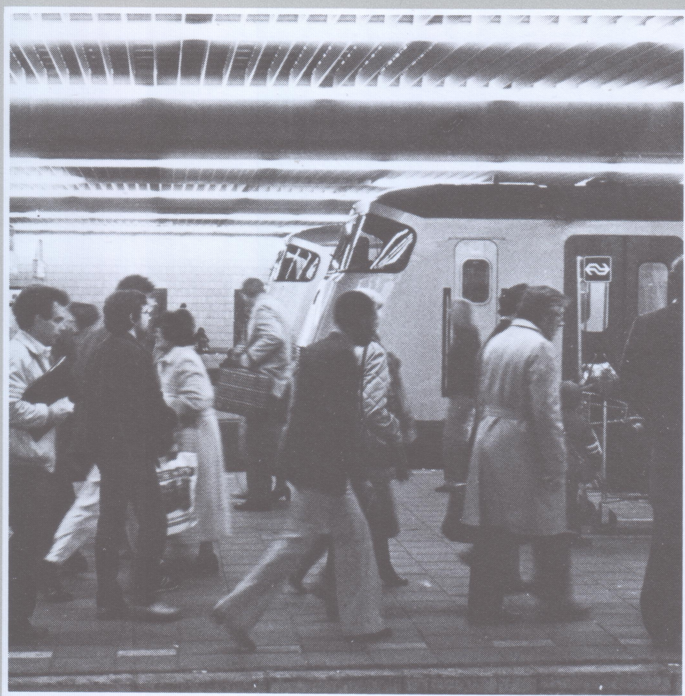
te kunnen opvangen. Om de kosten zo laag mogelijk te houden viel de keuze op 60 tussenbakken en 15 2-wagenstellen Stadsgewestelijk Materieel (Sprinter). De tussenbakken worden met de 2-wagenstellen gecombineerd tot 60 3-wagenstellen.
Tot deze bestelling van 100 rijtuigen stoptreinmaterieel behoren ook 10 diesel-hydraulische bakken, als aanvulling op de 71 stuks voor aflevering in 1981 en 1982. Dit lichte materieel is bestemd voor de noordelijke nevenlijnen en zal de verouderde "Blauwe Engel" vervangen. Het ontwerp voor deze DH-stellen is mede bepaald door eisen van eenvoudige exploitatie op deze lijnen.
Op de verbindingen waar de reizigersgroei niet meer kan worden opgevangen door uitbreiding van het aantal treinen of door verlenging van treinen, zolang de infrastructurele knelpunten niet zijn opgelost, moet de dubbeldekker uitkomst bieden. Dat geldt met name in het forensenverkeer in Noord-Holland. Het ligt in de bedoeling van dit materieel 75 bakken aan te schaffen. Voor de sneltramverbinding Utrecht - Nieuwegein zijn 27 gelede stellen nodig, samen 54 bakken. Begin 1982 zal het eerste SUN-materieel ons land binnenkomen voor het proefbedrijf. De volledige bestelling moet in de tweede helft van het daarop volgende jaar afgeleverd zijn.
Besteld zijn verder 58 elektrische locomotieven van het type 1600, die begin 1983 allemaal binnen moeten zijn. NS rekent erop dat omstreeks 1984 50 diesel-elektrische loc's ten behoeve van het goederenvervoer het park komen versterken. Zij vervangen de DE-loc's van het type 2200/2400.
Voor het goederenvervoer zijn in 1981 afgeleverd 78 zelflossers voor kunstmestvervoer, gevolgd door 29 vierassige onderlossers met zwenkdak. Voor het nog steeds toenemende containervervoer zijn 130 extra wagens nodig, die mogelijk reeds in 1982 binnenstromen. Verder komen in dat jaar 64 zelflossers voor zandvervoer op de rails.

In de periode 1981-1985 zijn bijna 340 reizigersbakken aan vervanging toe, dat is 17% van het huidige park. In de daarop volgende drie jaar (1986-1988) zal de uitstroming nagenoeg eenzelfde omvang hebben: 270 bakken. Naast de vervanging van deze 610 rijtuigen vragen bovendien de groei van het reizigersvervoer en de opening van nieuwe lijnen om extra bakken. Voor iedere 100 miljoen nieuwe reizigerskilometers zijn 20 nieuwe rijtuigen nodig. Het is niet eenvoudig aan te geven om hoeveel het exact gaat. De ontwikkeling van het reizigersvervoer is – het werd reeds aangeduid – afhankelijk van veel variabele en maar weinig constante factoren. De omvang van het park moet bovendien in evenwicht zijn met de capaciteit van het net. De mate waarin de knelpunten zijn opgeheven wordt dus mede bepalend voor de verdere uitbreiding van het materieelpark. Op grond van de huidige inzichten gaat NS voor het eind van de jaren tachtig uit van een materieelbehoefte voor het reizigersvervoer van ca. 2500 bakken. Per saldo moeten er in de periode 1981-1988 dus ca. 1100 nieuwe rijtuigeenheden binnenstromen.

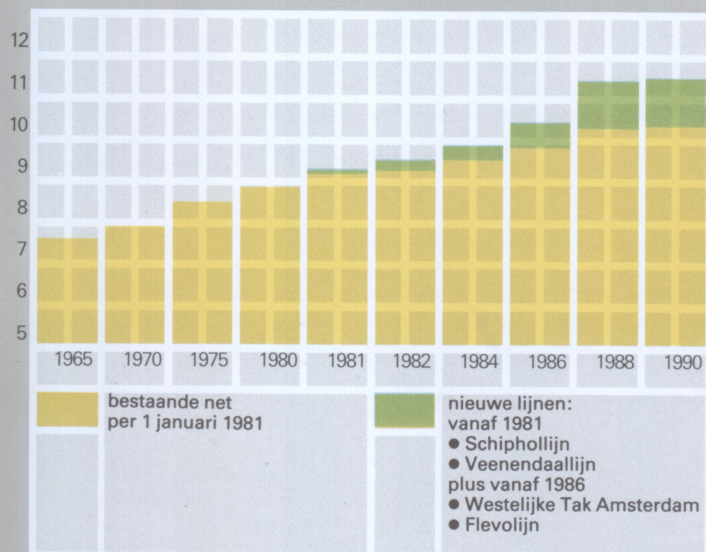


Nieuwe treinen voor de nevenlijnen

De niet-geëlektrificeerde lijnen in Groningen en Friesland waren dringend aan nieuw materieel toe. Het geel schilderen van de Blauwe Engelen en Rode Duivels kon niet verbergen dat deze treinen hun tijd hebben gehad. Maar de vervanging door nieuwe treinstellen betekent voor deze lijnen méér. NS streeft namelijk naar een versteviging van de functie van het railvervoer in het noorden, naar meer vervoer dus. Tevens wordt door een aantal interne veranderingen getracht om tot een meer doelmatige en minder kostbare dagelijkse exploitatie te komen.
Die minder kostbare exploitatie probeert NS op verschillende manieren te bereiken. De vijftig nieuwe dieselstellen zijn in de eerste plaats lichter dan de oude treinen. Dat betekent een lagere energierekening en minder kosten aan het onderhoud van de trein. Een lichtere trein betekent ook minder slijtage van de spoorbaan, dus: minder onderhoudskosten. Voorts heeft NS zowel tweewagenstellen (met 140 zitplaatsen) besteld als losse motorrijtuigen (56 zitplaatsen). Met die eentjes en tweetjes kunnen de treinen op de voordeligste manier worden samengesteld, afgestemd op de lijn waarop ze rijden, en op het uur van de dag.
Ook wat betreft de beperking van de personeelskosten wordt iets nieuws geprobeerd. Er wordt een proef genomen met twee gecombineerde functies. De machinist die in de spitsuren de toegevoegde treinen rijdt, zorgt buiten die uren ook voor het technisch onderhoud van die trein. En de jonge NS'er die nog in opleiding is en die onder andere de treinen schoonhoudt, krijgt een speciale opleiding om de conducteur tijdens de spits te helpen bij de kaartverkoop in de trein. Zo wordt voorkomen dat er machinisten zouden komen die alleen in de spits werk hebben, en dat de hulpconducteurs na die spits nergens kunnen worden ingezet.
Tenslotte zijn de nieuwe treinen zo gebouwd dat, als daartoe in de toekomst aanleiding zou zijn, de machinist in de zeer stille uren ook kaartjes kan verkopen. Maar die voorziening is gemaakt op een moment dat er op die lijnen erg stille uren wáren. Men pakt de laatste tijd gelukkig weer vaker de trein, zodat NS hoopt dat dit loketje voorlopig gesloten zal blijven.



Verwachting vervoersgroei NS (in miljard reizigerskilometers)



9 *De vervoersgroei verkend*

Beschouwingen vandaag over het vervoer van (over) morgen kenmerken zich door tal van onzekerheden. Voorspellingen, in de vorm van prognoses, hebben reeds plaatsgemaakt voor verkenningen, die resulteren in scenario's. Maar zelfs het verkennen van de toekomst vindt zijn basis in vooronderstellingen en blijft dus speculatief. Niemand weet hoe de samenleving er morgen zal uitzien. Houvast voor het toekomstdenken bieden evenwel trends waarvan mag worden aangenomen dat zij – op z'n minst in hun grondvormen – maatschappelijke veranderingen zullen of kunnen doorstaan. Primair in dat denken staat de kwaliteit van de argumenten waarmee de trends worden onderbouwd.

Gezien de vele jaren, die gemoeid zijn met de uitvoering van civiel-technische projekten en – zij het in mindere mate – met het instromen van nieuw materieel, zijn kwantitatieve toekomstverkenningen over een langere periode voor de spoorwegen onontkoombaar. Alleen op basis daarvan zijn vroegtijdig doelgerichte maatregelen te treffen om, onder handhaving van bepaalde kwaliteitsnormen, vervoersvraag en -aanbod op elkaar te kunnen afstemmen. Hetgeen uiteraard nog geen zekerheid over de uitvoeringsmogelijkheden schept. Deze verkenningen geven, bij bepaalde randvoorwaarden, de samenhang tussen te verwachten maatschappelijke, maar vooral sociaal-economische ontwikkelingen en de vervoersomvang.

NS heeft voor het jaar 1990 het reizigersvervoer op het op 1-1-'81 beschikbare net bestudeerd. De uitkomst heeft – het mag uit het voorafgaande duidelijk zijn – geen absolute waarde. Het blijft een raming die verandert zodra de omstandigheden afwijken van de vooronderstellingen. Het resultaat zegt bovendien niet alles over het tempo waarin de ontwikkelingen zich zullen voltrekken. Zo is het niet uitgesloten, dat het voor 1990 geschatte vervoersvolume al eerder wordt bereikt. Dit is o.a. toe te schrijven aan het feit dat nog geen rekening is gehouden met extra beleidsmaatregelen die de vervoersomvang kunnen beïnvloeden.

Variabel verondersteld zijn de sociaal-economische ontwikkelingen, met name waar zij tot uitdrukking komen in het inkomen per hoofd van de bevolking, de werkgelegenheid, de produktie van goederen en diensten, en de energieprijs.

Voorts is gewerkt met te verwachten demografische, planologische en (verkeers)technologische ontwikkelingen, alsmede met die met betrekking tot het onderwijs en de houding van de consument t.o.v. auto en trein. Tenslotte werd het vervoer gesplitst naar motief: voor werken, voor onderwijs, voor vakantie of recreatie en voor bezoeken.

Op grond van deze aannamen wordt voor 1990 de vervoersvraag op het bestaande net geraamd op 10,5 miljard reizigerskilometers, d.i. een groei ten opzichte van 1980 met ca. 15%. Daarbij is uitgegaan van de verwachting dat de mensen minder geld te besteden hebben en dat daardoor de vraag naar relatief goedkoper vervoer toe zal nemen. Men kan het ook anders stellen: in een teruglopende economie wint de functie van het openbaar vervoer aan belangrijkheid.

Ontwikkeling van het reizigersvervoer 1977-1980





Aantallen in omloop zijnde jaarkaarten en kortingkaarten

				Jaarkaarten
	totaal huishoudens		totaal gezinsleden	
1 november 1978	4.400		12.000	
1 maart 1979	9.100		25.000	
1 april 1979	10.000	NS 7.300	27.000	NS 18.000
		OV 2.700		OV 9.000
1 januari 1980	18.300	NS 9.800	49.000	NS 23.200
		OV 8.500		OV 25.800
1 september 1980	20.800	NS 9.500	57.400	NS 22.600
		OV 11.300		OV 34.800
1 december 1981	28.600	NS 9.400	80.900	NS 21.600
		OV 19.200		OV 59.300
				Kortingkaarten
		totaal huishoudens		totaal gezinsleden
1 oktober 1979		13.800		45.000
1 januari 1980		23.000		74.000
1 september 1980		34.000		109.000
1 december 1981		57.000		181.800

Marktverkenningen beschrijven wat de invloed kan zijn van veranderingen in de samenleving op de vraag naar een bepaald produkt. De resultaten dienen als basis voor het vaststellen van de capaciteit van het produktieapparaat. Vertaald naar de spoorwegen: wat is er nodig aan personeel, infrastructuur en materieel om op het bestaande net ca. 10,5 miljard reizigerskilometers te kunnen afzetten.
Aan de beantwoording van die vraag is bij NS echter een stap vooraf gegaan. Door de onverwachte groei in het reizigersvervoer sinds medio 1978 raakte de uitvoering van de dienstregeling in de klem. Daarom is eerst onderzocht welke maatregelen er in het produktieapparaat genomen zouden moeten worden om het kwaliteitsniveau van de dienstuitvoering op het peil van 1977/78 te kunnen herstellen. Daarbij is gebleken, dat de opheffing van acht grote knelpunten in het bestaande net een eerste voorwaarde is voor het verminderen van de kwetsbaarheid van de dienstregeling. Zolang dat niet is gebeurd, kan de praktische capaciteit weliswaar nog iets opgevoerd worden door – waar mogelijk – treinverlenging, toevoegen van spitstreinen en gebruik van dubbeldekkers, maar blijft de onaanvaardbare tekortkoming bestaan dat opgetreden vertragingen nauwelijks door bijsturing in de treinenloop kunnen worden ingelopen.
Capaciteitsvergrotingen in infrastructuur verlopen altijd sprongsgewijs. Naast het deel dat nodig is voor de uitvoering van een betrouwbare dienstregeling, biedt het surplus vervolgens mogelijkheden voor de vergroting van de vervoersomvang.
Als het net geschoond is van de acht eerdergenoemde knelpunten en als een aantal andere onder handen zijnde of geplande civieltechnische werken*) is uitgevoerd, kan het vervoer toenemen. En wel, bij het huidige treindienstsysteem, tot ca. 10,5 miljard reizigerskilometers. Uitgangspunt daarbij is dat die stijging proportioneel is naar spits en dal. De vervoerstoename zal echter niet op iedere lijn even groot zijn. Belangrijke IC- en forensenbaanvakken zijn verhoudingsgewijs zwaarder belast verondersteld. De aanpassing van de treindienst en het materieelpark moet natuurlijk wel in de pas lopen met de vervoersgroei. Ook het aantal arbeidsplaatsen zal moeten worden uitgebreid. Er is dan op het net ruimte geschapen voor een volgende fase: een toename tot 12,5 miljard reizigerskilometers op de per begin 1981 bestaande infrastructuur. Daarbij is wel de treinverlenging tot het maximum benut, moet een groot aantal dubbeldekkers worden ingezet voor korte afstandsverkeer, rijden de IC-treinen in de brede ochtendspits ieder kwartier, is de introductie van semi-sneltreinen noodzakelijk en is herstructurering van stoptreindiensten een voorwaarde. In het verschiet liggen dan weer nieuwe infrastructurele knelpunten.
Op het bestaande net is dus sprake van een groeimogelijkheid met ca. 40% t.o.v. het huidige niveau. Het vervoer op de nieuwe spoorlijnen van de jaren tachtig – geschat op ca. 1 miljard reizigerskilometers – is daarbij niet inbegrepen. Dit zou een totaal vervoer van 13,5 miljard reizigerskilometers betekenen. Ofwel een

De feiten achter de cijfers

Op zichzelf zegt een vervoersgroei in 1979 naar 8,5 miljard, en in 1980 naar circa 9 miljard reizigerskilometers maar weinig. Het zijn cijfers, goed voor de statistiek. Waar het om gaat zijn de feiten achter de cijfers: de spreiding van de groei naar plaats en tijd. Om die feiten zichtbaar te maken, moet de vervoerstoename wat nader onder de loep worden genomen.

De groei is een optelsom van plussen en minnen, het saldo van meer en minder reizigers. Op grote delen van het spoorwegnet wordt het steeds drukker, op sommige baanvakken daalt het vervoer. Dat is geen nieuw verschijnsel. Al sinds jaar en dag is de vervoersomvang op bepaalde verbindingen vele malen groter dan op andere. Ook bestaan er verschillen naar uren van de dag, dagen van de week, maanden van het jaar.

De drukke baanvakken van NS liggen – het is nauwelijks anders te verwachten – in de ruime Randstad. In het gebied waar een groot deel van de Nederlandse bevolking woont, werkt en recreëert. In de ruime Randstad, niet begrensd door Rotterdam, Den Haag, Amsterdam en Utrecht maar met uitlopers naar het noorden, oosten en zuiden. Want lang niet iedereen die in de Randstad werkt, woont er ook. Het forensisme is toegenomen als gevolg van de overloop naar de buitengebieden.

Drukke lijnen zijn ook de verbindingen tussen Randstad en stadsgewesten in de rest van het land. Die drukke baanvakken vormen in de dienstregeling vier vervoerassen:

1. Amsterdam - 's-Gravenhage - Rotterdam - Dordrecht - Tilburg - Eindhoven - Venlo;
2. Amsterdam - Purmerend - Hoorn;
3. 's-Gravenhage/Rotterdam - Gouda - Utrecht - Zwolle/Deventer/Emmerich;
4. Amsterdam - Utrecht - Eindhoven.

Bij een nadere analyse van de vervoerscijfers blijkt dat er in de jaren zeventig op deze vervoersassen altijd groei is geweest. De drukste baanvakken zijn dus steeds drukker geworden. Ook over de periode 1970-1977, toen de vervoersomvang in z'n totaliteit op het gehele net niet groter werd. Over de jaren 1977-1979 is het reizigersvervoer over vrijwel alle baanvakken toegenomen. Een uitzondering vormt de "Oude Lijn" tussen Amsterdam, 's-Gravenhage en Rotterdam. Dat is te verklaren uit het feit dat de uitbreidingen in en rond de grote steden buiten het bereik van het spoor zijn komen te liggen.

De grote groeiers over de periode 1970-1980 zijn de volgende baanvakken:

Purmerend - Hoorn	+ 56%
Hoorn - Enkhuizen	+ 50%
Den Helder - Heerhugowaard	+ 40%
Utrecht - Geldermalsen	+ 40%
Geldermalsen - Den Bosch	+ 40%
Heerhugowaard - Alkmaar	+ 38%
Alphen a/d Rijn - Leiden	+ 38%
's-Hertogenbosch - Boxtel	+ 36%
Woerden - Alphen a/d Rijn	+ 34%

Het vervoer op het baanvak Amsterdam - Hoorn is in procenten wel sterk gestegen, maar kan niet tot de drukste verbindingen worden gerekend. Toch is ook deze lijn het vermelden waard, omdat er voor het grootste deel tussen Zaandam en Hoorn slechts enkelspoor ligt, waarover het vervoer in beide richtingen moet worden afgewerkt.

Zoals gezegd zijn er naar plaats grote verschillen in de ontwikkeling van het reizigersvervoer over de periode 1970-1980. Ze zijn in hoofdzaak toe te schrijven aan de veranderingen die zich hebben voorgedaan m.b.t. de situering van woon- en arbeidsplaatsen. Naast de spreiding van de groei naar plaats doet zich nog een ander verschijnsel voor. Het vervoer in de spitsuren, met name in de ochtendspits, neemt toe. Dus op de uren van de dag waarop het al druk is, wordt het nog drukker. Bovendien doet die ontwikkeling zich vooral voor op de hiervoor reeds genoemde baanvakken waar de groei zich vooral manifesteert. En dat maakt de problematiek er niet eenvoudiger op.



Als een aanwijzing voor de sterkere reizigersgroei in de spits geldt de verkoop van abonnementen. Abonnementhouders reizen immers nagenoeg dagelijks en vooral in het woon-werkverkeer. Welnu, de verkoop van abonnementen is in de periode 1970-1980 gemiddeld over het gehele land met 23% toegenomen. Maar ook hier treden grote verschillen per baanvak op.

Zo is tussen 1970 en '80 het vervoer op abonnementen in de kop van Noord-Holland zeer sterk gegroeid: bijv. Purmerend - Hoorn 93% en Den Helder - Heerhugowaard 77%.

De toppers zijn:

Amersfoort - Harderwijk	+ 67%
Leiden - Alphen a/d Rijn	+ 66%
Gouda - Den Haag CS	+ 62%
Breukelen - Utrecht	+ 59%
Geldermalsen - 's-Hertogenbosch	+ 57%
Utrecht - Geldermalsen	+ 55%

In de daluren – de uren tussen de spitsen – vertoont de vervoersontwikkeling een zeer wisselend beeld. Per saldo is er over de afgelopen tien jaar sprake van een lichte toename van het aantal reizigers. Er zijn echter ook hier weer grote verschillen per baanvak. Intercity-verbindingen blijken het ook in de rustige uren over het algemeen beter te doen dan stoptreinen.



Vervoerwijzekeuze in het woon-werkverkeer over de gehele dag, Zoetermeer-Haagse agglomeratie (in %)

Vervoerwijze	1978		1980	
auto		71		62
bus		—		1
trein				
Zoetermeerlijn	23		31	
Goudselijn	6	29	6	37
totaal		100		100

Ruim 60% van de reizigers op de Zoetermeerlijn had de reis ook met de auto kunnen maken. Zij maakten een bewuste keuze voor de trein, met als zeer belangrijke argumenten filevorming en drukte op de wegen.

Bron: Vervoerwijzekeuze in en om Zoetermeer, Gemeentebedrijven Zoetermeer, afd. Verkeer

stijging met 50% t.o.v. rond 9 miljard reizigerskilometers in 1980. En om nog een percentage te noemen: vergeleken met het huidige betekent een vervoer van 11,5 miljard reizigerskilometers op bestaande èn nieuwe lijnen een toeneming van 27%.

Gelet op de overzienbare verwachtingen ten aanzien van de sociaal-economische ontwikkelingen in ons land, acht NS het verantwoord het bedrijfsbeleid voor het bestaande net thans te richten op een produktieapparaat (personeel, materieel en infrastructuur) dat, bij het huidige treindienstsysteem, afgestemd is op een omvang van ca. 10,5 miljard reizigerskilometers. Zelfs als deze toename niet automatisch tot stand komt, ligt een dergelijke "afzet" van het NS-produkt binnen het bereik bij een actief beleid van overheid en spoorwegen ter bevordering van het treingebruik.

Het opheffen van acht knelpunten is zonder meer noodzakelijk om het kwaliteitsniveau van de dienstuitvoering 1977/78 te herstellen. Als gezegd ontstaat door de capaciteitsuitbreiding zoveel ruimte, dat een vervoersgroei tot 10,5 miljard reizigerskilometers of meer wat de infrastructuur betreft, zonder dat de treindienst verandert, mogelijk is. Deze marge voorkomt dat reizigers in de toekomst, zoals aan het eind van de jaren zeventig, plotseling het ongerief van een te krappe infrastructuur moeten ervaren. Mochten verwachting en werkelijkheid, zowel naar boven als naar beneden, niet met elkaar overeenkomen dan kan alleen door aanpassing van de omvang van het materieelpark en het personeelbestand het aanbod op de vraag worden afgestemd.

*) *Aangenomen is dat de volgende werken zijn voltooid: Hemtunnel, Willemstunnel, brug te Zutphen, extra perron te Dordrecht, 7e perron Rotterdam CS, uitbreiding Ede-Wageningen, capaciteitsverruiming Purmerend-Enkhuizen, Amsterdam CS-Muiderpoort, alsmede een aantal kleinere werken.*

10 *Een vervoersketen is zo sterk als z'n zwakste schakel*

NS levert een halfprodukt: vervoer tussen stations. Voor de reiziger is de zaak daarmee niet af. Hij komt van elders, hij gaat ergens anders heen.
De keuze van de trein als vervoermiddel wordt in belangrijke mate bepaald door de bereikbaarheid van het station en, vanuit het eindstation, het bestemmingsadres.
Ligt het station op een loopafstand van 10 tot 15 minuten dan werkt dit sterk ten gunste van het gebruik van de trein.
Het treinaandeel in de verplaatsingen is dan 2,5 maal groter dan in de gevallen waar het station zich niet op loopafstand bevindt. Niet alleen in het voortransport op de treinreis speelt het lopen een belangrijke rol, nog veel sterker is dat in het natransport. Bijna de helft van alle reizigers gaat vanuit het station te voet naar de eindbestemming.
Aanleg van nieuwe woonwijken en situering van werkgelegenheid, maar òòk van bedrijven, instellingen en centra die veel bezoekers trekken in de directe nabijheid van NS-haltes zal het gebruik van de trein dan ook stimuleren. Hoewel de overheid in veel plannen de noodzaak van vestiging van nieuwe bouwplaatsen binnen de invloedssfeer van het openbaar vervoer in de algemene beschouwingen onderschrijft, blijkt dat aan dit aspect bij de afweging van vele factoren dikwijls nog geen zwaar gewicht wordt toegekend.
Hier komt naar voren, dat het NS-beleid een instrument is voor het overheidsbeleid wat de relatie tussen ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer betreft. Dat geldt evenzeer waar alle andere vormen van voor- en natransport in het geding zijn: fiets, auto, taxi, bus, tram en metro.

Bij het versterken van de zwakke schakels in de vervoersketen is in het bijzonder de medewerking van de gemeentelijke en provinciale overheden on-ontbeerlijk. Bepalend voor de effectiviteit van het voor- en natransport zijn namelijk niet alleen de verbeteringen, die rond het NS-station te realiseren zijn. Van invloed is ook de verkeersafwikkeling in een veel groter gebied, met uiteindelijk op het stationsvoorplein de integratie van alle verkeerssoorten. Het gemeentelijke verkeerscirculatieplan biedt bij uitstek de mogelijkheid om het stratennet te ontdoen van ongemakken en gevarenpunten, die de weg naar het station belemmeren.
Aandacht verdienen niet alleen de voetganger, de gebruiker van bus, tram en auto; gezien zijn grote aandeel in het voortransport eveneens de fietser. In het Meerjarenplan Personenvervoer 1980-1984 heeft de regering een actiepunt opgenomen, dat beoogt de bereikbaarheid van NS-stations voor (brom)fietsers te verbeteren. Die verbeteringen zullen betrekking hebben op de route naar het station, het stationsplein, de rijwielstalling en de route tussen stalling en perron. De rol van de fiets in het natransport is bescheiden, maar zeker in de grotere steden niet te verwaarlozen. Door speciale acties, zoals gunstige huurfietsabonnementen, probeert NS het gebruik – vooral in het forensenvervoer –



Amersfoort: Parkeer + Reis

Vervoermiddelkeuze en gemiddelde afstand in voor- en natransport op treinreizen van de woning naar elders

Vervoermiddel	voortransport		natransport	
	%	gem. afstand in km	%	gem. afstand in km
lopen	24,7	1,1	45,6	1,3
fiets	35,8	2,6	9,9	2,7
bromfiets	3,4	5,8	0,2	.
auto-bestuurder	7,1	7,3	0,3	.
auto-passagier	4,2	4,9	4,8	8,1
taxi	0,2		1,2	4,0
combinaties (bus[1])	21,2	7,4	25,4	6,1
geen voor/natransport	3,4	–	12,6[2]	–
Totaal	100	3,7	100	2,9

1) In ruim 90% van de combinaties komt bus, tram of metro voor.
2) Het vrij hoge aandeel reizen zonder natransport wordt waarschijnlijk mede veroorzaakt doordat voor de beschrijving van de verplaatsing slechts vier vervoerwijzen (incl. de trein) vermeld kunnen worden.

Bron: Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) 1978, CBS



Voorkeur voor bewaakt stallen

Op de 100 stations, die samen goed zijn voor 80% van de landelijke reizigersontvangsten, zijn 90.000 plaatsen in bewaakte rijwielstallingen. Op 240 stations bevinden zich 60.000 onbewaakte plaatsen; bovendien 11.000 plaatsen in vrije fietsklemmen.
Uit onderzoek is gebleken, dat ruim 90% van de gebruikers van bewaakte stallingen daaraan de voorkeur geeft. Ruim de helft van degenen die hun fiets in een onbewaakte stalling plaatsen, heeft ook liever de beschikking over een bewaakte stalling.
Ondanks de aanzienlijke jaarlijkse kosten, die voor NS aan instandhouding, bouw, vernieuwing en uitbreiding van bewaakte en onbewaakte fietsenstallingen verbonden zijn, is het beleid er op gericht in de jaren tachtig zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de wensen van de reiziger, die in het voor- en/of natransport gebruik wil maken van de fiets.
In veel gevallen biedt het plaatsen van fietskluizen een relatief goedkope oplossing om de fiets tegen vernieling en diefstal te beschermen. In 1979/1980 zijn, over het gehele land verspreid, ca. 550 van deze kluizen bij onbewaakte stallingen geplaatst. Het ligt in de bedoeling dit aantal jaarlijks met ongeveer 750 uit te breiden.

te bevorderen. De stallingsgelegenheid voor (brom)fietsen wordt uitgebreid.
Onderlinge afstemming van dienstregelingen van stad-, streek- en spoorvervoer blijft een van de voorwaarden om het openbaar vervoer als één geheel aan de klant te kunnen presenteren. Vooral op zwaar belaste relaties, waar zij schakels in een vervoersketen vormen.
In steden, waar de tendens aanwezig is activiteiten te verplaatsen naar de periferie, dus buiten de invloedssfeer van centrumstations, geldt dit wel in het bijzonder. Daar is het voor spoorwegen en lokaal vervoer van wederzijds belang "het taaie ongerief van de overstap" tot een minimum te beperken, en zo mogelijk geheel weg te nemen.
Wezenlijke verbeteringen en uitbreidingen in het aansluitend openbaar vervoer in de vier grote steden staan de reiziger in de komende jaren te wachten. Zoals:
- sneltramverbinding van en naar station Rotterdam Blaak;
- verlenging tramlijn naar Schiedam Noord via station Schiedam Nieuwland;
- sneltramverbinding van en naar Rotterdam Alexander;
- verlenging sneltramverbinding langs Rotterdam Lombardijen naar Beverwaard;
- verlenging metro naar Spijkenisse;
- tram tussen Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam-West;
- tram naar Scheveningen en Loosduinen vanaf Den Haag CS;
- Nieuwegeinlijn, sneltram naar Utrecht CS.

Verder zijn er plannen in voorbereiding voor een tramverbinding in Delft van het station naar de wijk Voorhof en in Den Haag vanaf Laan van Nieuw Oost Indië naar Voorburg.
Voor de automobilist-treinreiziger staan bij de stations of in de directe omgeving, in totaal ca. 30.000 parkeerplaatsen ter beschikking. Jaarlijks komen daar in het kader van normale werkzaamheden ca. 500 plaatsen bij. Het Nationale Parkeer- en Reisplan, dat door de ANWB in overleg met NS is opgesteld, en dat eveneens een actiepunt vormt in het Meerjarenplan Personenvervoer 1980-1984, behelst een uitbreiding met 8.000 plaatsen bij ca. 60 stations. Een aantal van die P + R-voorzieningen is inmiddels in gebruik genomen.



Amsterdam RAI: tram ernaast



Den Haag CS: knooppunt openbaar vervoer

Ontwerp voorplein Rotterdam CS

Stationsgebouw
Fietsenstalling
TAXI
FIETSPAD
BUS
Stationsplein
UITSTAPHALTE (BUSSEN)
Groothandelsgebouw
BUSHALTE



Kijfhoek: containertrein

Vervoerscijfers kolenvervoer en overig vervoer in de jaren zestig en zeventig (in miljoen ton)

Jaar	kolenvervoer	overig vervoer	totaal
1965	10,9	16,5	27,4
1970	5,6	19,8	25,4
1975	1,7	16,0	17,7
1977	1,1	16,6	17,7
1978	1,1	17,1	18,2
1979	1,5	20,3	21,8
1980	1,3	20,8	22,1
1981*)	1,3	20,2	21,5

*) voorlopige cijfers

11 Goederenvervoer: een hoofdstuk apart

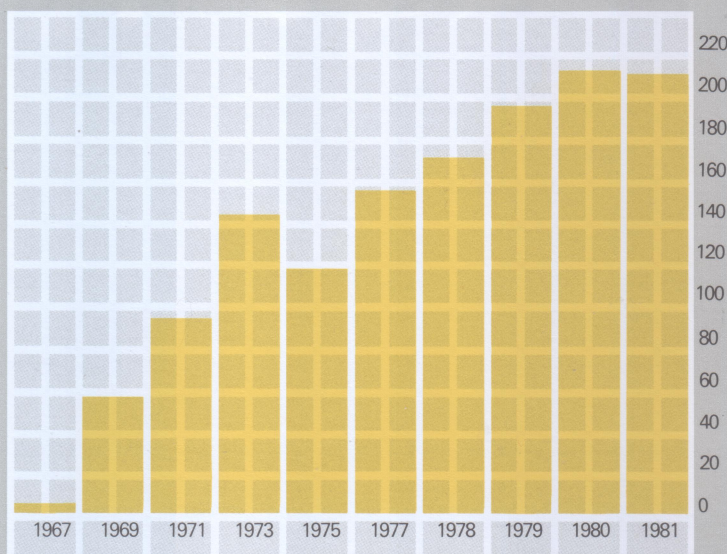
Een modern industrieel ontwikkeld land als Nederland is ondenkbaar zonder goederenvervoer per spoor.
Dat vervoer ontleent zijn betekenis in belangrijke mate aan de transit-functie tussen onze zeehavens en het achterland: een groot deel van Europa. Ook al bestaan er vanuit Nederland goede water-, weg- en luchtverbindingen met de grote Europese industriecentra, de ondernemingen in die gebieden verwachten dat zij hun goederen eveneens per rail kunnen aan- en afvoeren. In de beleidsnota "NS-goederenvervoer", die inmiddels door de Tweede Kamer is goedgekeurd, wordt daarover onder andere vermeld, dat "voor het functioneren van de Nederlandse zeehavens de aanwezigheid van een adequaat goederenvervoer per rail van groot belang is omdat zonder railvervoer waarschijnlijk belangrijke ladingpakketten, ook als zij maar gedeeltelijk per rail vervoerd worden, naar buitenlandse havens zouden overgaan". Railvervoer is belangrijk voor de zeehavens, maar eveneens voor de overige handel, voor industrie en voor de landbouw. Cijfers zeggen wat dat betreft niet alles. Wel onderstrepen zij dat het goederenvervoer per spoor vooral een internationale functie heeft: 70% betreft grensoverschrijdende transporten. Over de grens ging in '81 14,7 miljoen ton. In dat jaar vervoerde NS ruim 21 miljoen ton en werden er circa 3,3 miljard tonkilometers geproduceerd. Het aandeel op de binnenlandse vervoersmarkt ligt daarmee op ruim 2% in tonnen en op ruim 6% in tonkilometers. In het internationaal vervoer bedraagt het marktaandeel van NS ruim 6% (in tonnen gemeten). Maar het belang alleen af te meten aan het marktaandeel in het totale goederenvervoer geeft een verkeerd beeld. De specifieke voordelen van de rail liggen vooral in het lange afstandsvervoer, de planmatige dienstuitvoering, het relatief lage energieverbruik en de relatief geringe milieubelasting. Het vervoer in gesloten treinen met speciale dienstregelingen is bovendien vaak geïntegreerd in de produktieprocessen van de chemische- en de staalindustrie en vormt als zodanig een onmisbare schakel in de totale produktieketen.
En om dichter bij huis te blijven: de olietreinen tussen Schoonebeek en Rotterdam en het vervoer van huisvuil naar Wijster maken duidelijk dat het railvervoer niet gemist kan worden, geen dag.
Overigens wil dit niet zeggen, dat er geen problemen zouden zijn. In een teruglopende economie neemt de vraag naar grondstoffen en produkten af en daarmee ook de vervoersvraag. Dat treft zowel het lucht-, weg-, water-, als het railvervoer, met als gevolg een overcapaciteit bij alle vervoerstakken. En overcapaciteit leidt tot prijsdruk en concurrentie, hetgeen als ongezond kan worden omschreven. Misschien (op korte termijn) aangenaam voor de verlader, maar ongezond voor de hele vervoerstak. Als die concurrentieslag met afbraakprijzen langere tijd zou duren kunnen ook gezonde en goed geleide vervoersbedrijven – en daartoe rekent NS zich – het slachtoffer worden.
Voor NS is er nog een ander probleem, namelijk dat van het verschil in concurrentievoorwaarden. En daarbij

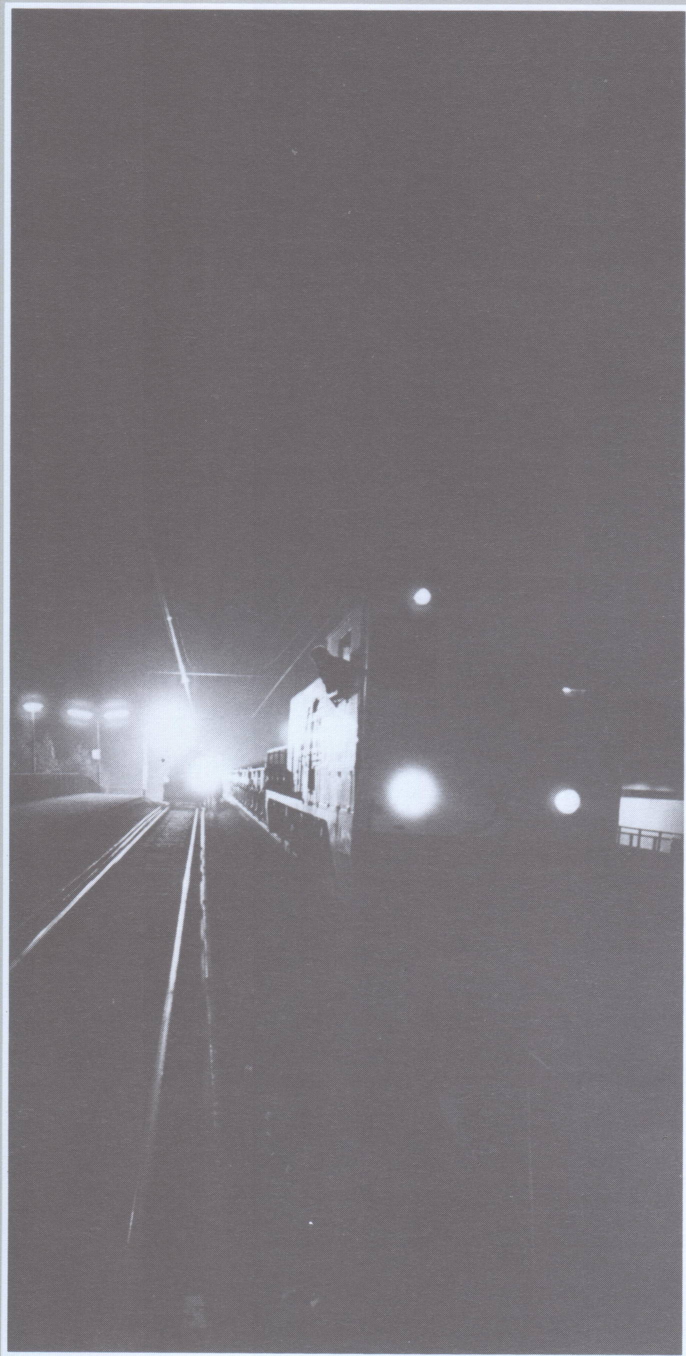
gaat het vooral om de doorberekening van de kosten van de infrastructuur. Op dit gebied is er sprake van ongelijkheid ten opzichte van het weg- en watervervoer. Voor de binnenvaart wordt het waterwegennet, inclusief sluizen, bruggen, beveiliging en dergelijke bijna "om niet" ter beschikking gesteld: deze bedrijfstak wordt maar voor 1 à 2% voor het gebruik van de weg belast. Voor het zware wegvervoer geldt dit in veel mindere mate. In de vorm van motorrijtuigenbelasting plus opcenten en brandstofaccijns draagt deze branche financiële lasten die in de buurt komen van 90% van zijn wegkosten. NS is de enige goederenvervoerder, die tot dusverre niet alleen de kosten van zijn bestaande infrastructuur voor het goederenvervoer zelf moet betalen, maar bovendien de noodzakelijke uitbreidingen zelf moet financieren. Dat houdt het risico in dat bij onderbezetting van de infrastructuur NS het volle pond moet betalen en de andere vervoerstakken niet. Een en ander heeft er toe geleid, dat op "nieuw land" zoals de voor het goederenvervoer zo belangrijke Maasvlakte, de overheid land- en waterwegen financiert, terwijl van NS werd verwacht dat deze zelf de zo noodzakelijke raillijnen zou betalen. Het ziet er gelukkig naar uit, dat hierin verandering zal komen. Van welke invloed de doorwerking van de infrastructuurlasten op de bedrijfsrekening van het goederenvervoer bij NS is, blijkt uit het feit dat van de totale kosten voor het goederenvervoer nu 20% voor de infrastructuur zijn.
Zowel regering als parlement hebben erkend dat het NS-goederenvervoer "in de huidige verhoudingen geen uitzicht heeft op bedrijfseconomische rentabiliteit". Daaraan is onder andere de conclusie verbonden dat er een oplossing zal moeten worden gevonden voor gelijktrekking van de concurrentievoorwaarden met betrekking tot de infrastructuur. Verwacht mag worden, dat in het overleg tussen NS en Verkeer en Waterstaat voor dit vraagstuk althans gedeeltelijk een regeling zal worden gevonden voor (tenminste) de periode 1983-1988. Ook door harmonisatie van "maatregelen ter bevordering van evenwichtige verhoudingen tussen vraag en aanbod van vervoersdiensten" mag worden verwacht, dat de uitgangspositie van NS in het goederenvervoer verbeterd zal worden. Wat deze maatregelen betreft, valt bijvoorbeeld te denken aan de capaciteitsbeheersing in het wegvervoer, waar sinds 1975 een tonnagestop van kracht is, de slooppregeling voor de binnenvaart, de in voorbereiding zijnde verbetering van het vergunningenstelsel in het wegvervoer en de verhoging van de effectiviteit van de controle hierop.

Ook twee andere gegevenheden bepalen mede de positie van NS in het goederenvervoer. De grote betekenis van het lange afstandsvervoer per rail impliceert dat NS in deze markt vooral een rol speelt als onderdeel van het Europese spoorwegnet. Dit schept een grote mate van afhankelijkheid van het beleid en de bedrijfsvoering, die direct over onze grens door overheden en buitenlandse spoorwegen worden gevolgd. Kan een weg- of watervervoerder in het


Nijmegen: huisvuil per trein

Aantal door NS vervoerde containers (x 1000)





internationale vervoer van begin tot eind zijn diensten zelf produceren en daarvoor zelf zijn prijs vaststellen, voor NS houden eigen produktie en prijsvaststelling op bij Roosendaal, Venlo of Zevenaar.
Voor het railvervoer is een efficiënte internationale samenwerking daarom van veel groter betekenis dan voor de andere vervoerstakken. In de komende jaren moet deze samenwerking verder uitgebreid worden, wil de rail de kansen in het internationale vervoer optimaal kunnen benutten.
Tenslotte is er de positie van het NS-goederenvervoer als "nevenprodukt" naast het hoofdprodukt reizigersvervoer. Dit heeft nu eenmaal tot consequentie dat het goederenvervoer alleen gebruik kan maken van het railnet voor zover dit niet door reizigerstreinen in beslag wordt genomen. Het mag duidelijk zijn dat deze beperking voor het goederenvervoer niet altijd optimale diensten oplevert.

Natuurlijk is er ook voor het NS-goederenvervoer een wenkend perspectief. Dat is niet het streven naar een positie, die in het verleden werd ingenomen. De dagen dat de spoorwegen praktisch monopolist op het gebied van het goederenvervoer waren liggen ver achter ons. Wel zal NS streven naar een verbetering van haar positie in die deelmarkten, waar zij sterk staat: bulkprodukten als erts en kolen, waarvoor een "revival" verwacht mag worden, chemische produkten als zout en kunstmest. Voor deze vervoeren zullen aangepaste wagens worden ontwikkeld; gestreefd wordt naar verhoging van toegelaten asdruk en snelheid.
Nog meer in de belangstelling staat de verdere uitbouw van het gecombineerde vervoer, waarbij vervoerstechnieken met elkaar samenwerken. De in 1984 te openen containerterminal op de Maasvlakte wordt op het internationale railnet aangesloten. Het railvervoer van maritieme containers kan hierdoor een belangrijke impuls krijgen. Medio 1982 gaat in Blerick een terminal in bedrijf, van waaruit dagelijks containertreinen naar en van de ECT-terminal in Rotterdam zullen rijden. Hierdoor zal het doorvoeren van zeecontainers over de rail naar verwachting toenemen.
Ook het transport van landcontainers wordt gestimuleerd. De onlangs opgerichte NS-dochter Holland Rail Container B.V. (HRC) zal in samenwerking met wegvervoer en expeditiebedrijven met behulp van de landcontainer huis-tot-huis vervoer aanbieden, vooral in die relaties waar geen spooraansluitingen aanwezig zijn. Hiertoe zullen naast bestaande terminals in Rotterdam, Amsterdam en Veendam nieuwe terminals in Leeuwarden en Sittard geopend worden.
De derde vorm van gecombineerd vervoer is het vervoer over lange afstand van opleggers en wissellaadbakken en van complete opleggercombinaties.
De samenwerking tussen de Europese spoorwegen en de verschillende combinaties van wegvervoerders – in Nederland verenigd in Trailstar – zal er toe leiden, dat rail en weg te zamen meer zullen bereiken dan indien zij naast of zelfs tegenover elkaar optreden.
Behalve expansie op die gebieden waar de rail reeds over sterke troeven beschikt, zal ook voortdurend

gezocht worden naar mogelijkheden om de rentabiliteit te verbeteren. In de komende jaren wordt van NS verwacht dat alles in het werk gesteld wordt om de financiële bijdrage van de overheid zo klein mogelijk te doen zijn. Zo efficiënt mogelijke inzet van personeel en materieel en maatregelen met betrekking tot de plaats van het goederenvervoer in de NS-organisatie, zullen moeten bijdragen tot een verbetering van de rentabiliteit. Op grond van de resultaten van onder handen zijnde (deel)-studies en activiteiten op bovengenoemde terreinen, alsmede op basis van een met de overheid af te sluiten regeling, hoopt NS in de loop van 1982 het ondernemingsbeleid voor de komende jaren te formuleren. De spoorwegen hebben overigens voortdurend getracht de bedrijfseconomische positie van het goederenvervoer te verbeteren. Dat is enerzijds gebeurd door aanpassing van het produktieproces aan de ontwikkelingen op de vervoersmarkt, anderzijds door gerichte marktbewerking. Het is echter niet gelukt het verschil tussen inkomsten en uitgaven te overbruggen en, voorzover nu te bezien valt, ligt kostendekking voorshands niet binnen bereik.
Gelet op de noodzaak van het goederenvervoer per spoor is de overheid bereid, onder bepaalde voorwaarden, een financiële bijdrage ter afdekking van de tekorten te leveren. Zowel over deze bijdrage als over de door overheid en NS te nemen maatregelen zullen afspraken gemaakt worden door middel van een speciale regeling. Binnen die regeling zal NS, na aftrek van de overheidsbijdrage, tot een kostendekkende exploitatie moeten komen.

Natuurlijk is er een verschil tussen een bedrijf dat zijn bestaansredenen louter in het bedrijfseconomische vlak vindt, en een bedrijf dat op compensatie van bepaalde nadelen en op vergoedingen uit hoofde van onmisbaarheid is aangewezen. NS zou ook liever kiezen voor het eerste dan voor het tweede. Maar het is niet anders. Een Europese vervoerspolitiek ontbreekt, de vervoersmarkt is ongezond en ongelijkheden in concurrentievoorwaarden zijn tot nu toe niet (geheel) opgeheven. Er blijft dus geen andere keus dan goede afspraken met de overheid, uiteraard uitmondend in guldens. Zeker dient NS de eigen verantwoordelijkheid het goederenvervoer een zo breed mogelijk bedrijfseconomisch draagvlak te geven. Maar zolang de overheid (nog) niet de voorwaarden kan scheppen voor zelfredzaamheid, respectievelijk in dat beleid op goede gronden ook sociaal-economische en maatschappelijke doelstellingen worden meegewogen, zijn duidelijke afspraken nodig over de wederzijdse en gezamenlijke activiteiten. En over de daaruit voortvloeiende financiële consequenties.
Afgezien van al het andere is deze duidelijkheid gewenst voor de 5000 NS-ers die in de goederensector hun boterham verdienen.
Een hoofdstuk apart over het goederenvervoer. Niet alleen omdat het in aard en betekenis zo verschilt van het reizigersvervoer bij NS, maar vooral ook omdat het rail-goederenvervoer op een keerpunt staat: gericht op de toekomst, en met elan op zoek naar nieuwe mogelijkheden.



Rotterdam: container terminal

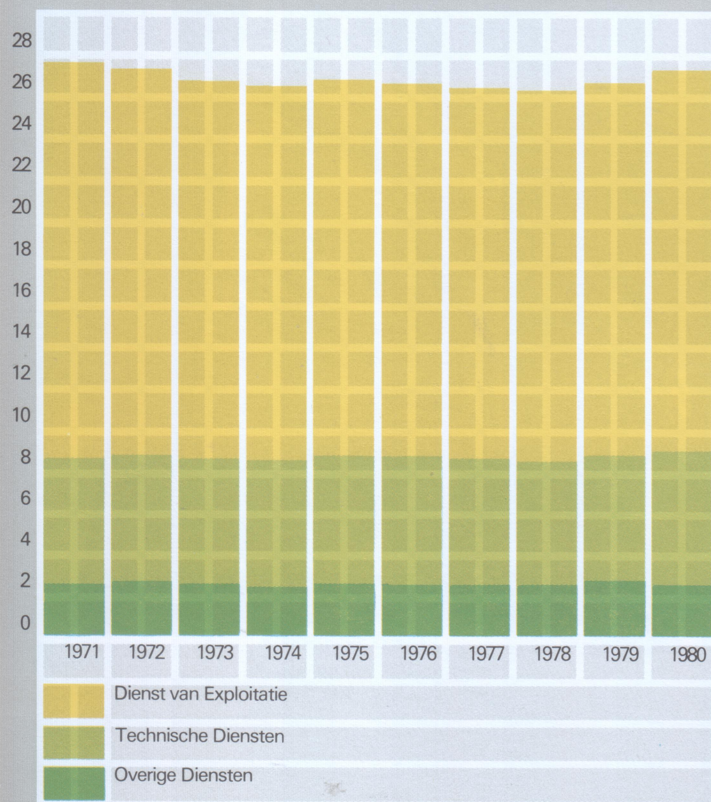


12 *NS als werkgemeenschap*



Vrouwen als machinist

Personeelbezetting in de jaren zeventig (x 1000)



De spoorwegen vormen een werkgemeenschap van ca. 28.000 mensen. Van machinist tot marketing-specialist, van conducteur tot monteur, van jurist tot analist, van voorlichter tot wegopzichter. Een grote verscheidenheid aan beroepen voor mannen en voor vrouwen. Passend in de maatschappelijke ontwikkelingen zijn alle functies bij NS in principe opengesteld voor vertegenwoordigers van beiderlei kunne.
Veel van die functies zijn spoorgebonden. Door de unieke positie van NS binnen de landsgrenzen kunnen veel spoormensen hun kennis en ervaring niet zonder meer bij andere bedrijven ten nutte maken. Voor hen geldt: eenmaal NS, altijd NS. Een individuele keuze op lange termijn, als collectief gegeven een wezenlijke factor in het personeelbeleid.
Sinds enkele jaren is als gevolg van de bestaande leeftijdsopbouw de uitstroming en daardoor de instroming sterk versneld. Zo kwamen er in 1980 alleen al 2400 jongere medewerkers – bijna allen beneden 30 jaar – binnen. Die vlotte verjonging gaat nog voort: tot 1985 vallen gemiddeld 2000 arbeidsplaatsen per jaar open.
Tweederde van alle NS'ers werkt in de exploitatieve sfeer. Hun directe of indirecte zorg is het, dat de treinen volgens het spoorboekje rijden. Bij de technische diensten voor infrastructuur en materieel werken ca. 6000 mensen. De overige diensten tellen 3000 medewerkers. Ongeveer 5000 van het totaal aantal arbeidsplaatsen hebben betrekking op het goederenvervoer. NS is een tamelijk arbeidsintensief bedrijf. Zestig procent van alle kosten heeft betrekking op eigen personeel. Overigens geen hoog percentage voor een onderneming in de dienstverlenende sector.
Drukt men de produktiviteit van de NS'ers uit in het aantal treinkilometers per personeellid of in de afzet, gemeten in het aantal reizigers- en goederenkilometers per personeellid, dan behoren ze tot de Europese top.

De werkgelegenheid, die met het NS-bedrijf samenhangt, beperkt zich overigens niet tot het eigen personeel. Het aantal mensen dat direct of indirect werkzaam is ten behoeve van de instandhouding en uitbreiding van de vervoersvoorzieningen per spoor, komt overeen met ca. driekwart procent van de Nederlandse beroepsbevolking. Daarbij gaat het in totaal om 35.000 tot 40.000 mensen. Verder is voor de werkgelegenheid van belang dat bij materieel-bestellingen in het buitenland ook componenten door Nederlandse bedrijven worden geleverd en dat er compensatieorders – al of niet in de spoorwegsfeer – worden verlangd.
Voor het personeelbeleid van NS is het een belangrijk uitgangspunt, dat het creëren van nieuwe arbeidsplaatsen in principe moet voortkomen uit functieverruiming van het bedrijf. Het scheppen van werkgelegenheid louter om de werkgelegenheid behoort niet tot de doelstellingen van de spoorwegen. In die optiek is uitbreiding van het personeelbestand alleen verantwoord als dit vanuit de markt gewenst of noodzakelijk is en als bij nieuwe vormen van dienstverlening de rentabiliteit niet verslechtert. Bij uitbreidingen als

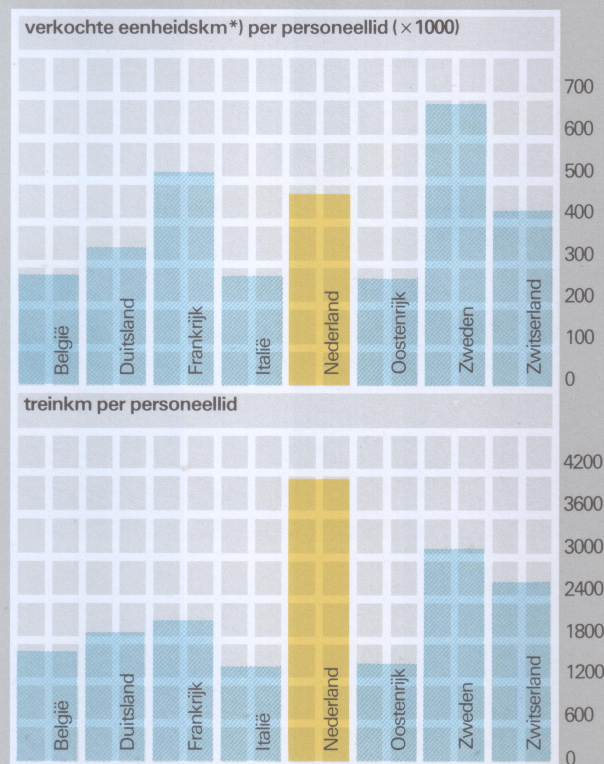
gevolg van wijzigingen in de sociale wetgeving of de CAO-regelingen gelden andere uitgangspunten. Vervoersgroei vraagt om meer personeel. Maar het is niet zo, dat de toename van het aantal NS'ers verhoudingsgewijs even groot moet zijn als die groei. Bij een stijging van het reizigersvervoer op het bestaande net met ca. 40% ten opzichte van 1980 zou bijvoorbeeld een uitbreiding van het personeel met ca. 15% voldoende zijn. En daarbij gaat het dan uiteraard niet alleen om machinisten en conducteurs. Het verschil is grotendeels te verklaren uit het feit, dat het aantal treinen niet proportioneel toeneemt met de vervoersomvang. De groei wordt immers voor een deel opgevangen door vergroting van de capaciteit per trein, o.a. door het inzetten van dubbeldekkers.

Ontwikkelingen in ons land met betrekking tot het sociaal beleid gaan uiteraard niet voorbij aan de spoorwegen. Zij hebben ten dele hun oorsprong in economische, technologische of culturele veranderingen in de samenleving, deels vloeien zij voort uit politieke beslissingen of uit overleg met de vakbeweging. Naar het zich thans laat aanzien zal een aantal daarvan kunnen leiden tot reële kostenverhogingen. Daarbij gaat het bij het spoor op de korte termijn in het bijzonder om:
- maatregelen, die voortvloeien uit de nieuwe Wet Arbeidsomstandigheden;
- vergoedingen voor zwaar, vuil en gevaarlijk werk, zoals die zijn opgenomen in het Besluit Arbeidsvoorwaarden Collectieve Sector;
- tijdcompensatie voor onregelmatige diensten;
- invoering van deeltijdarbeid;
- maatregelen voor de oudere werknemer.

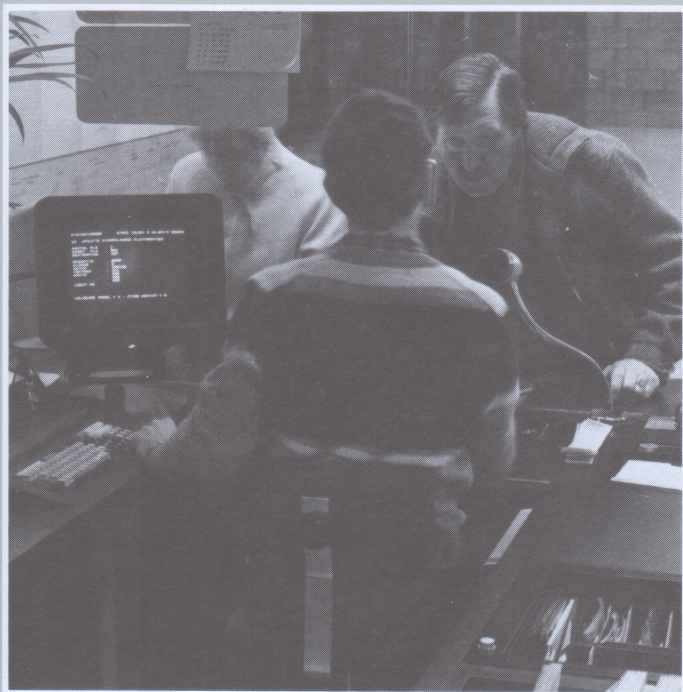
Voldoen aan de wensen van de klant vraagt de volledige inzet van het NS-personeel. Om het spoorboekje iedere dag te kunnen waarmaken is inspanning nodig, van management tot werkvloer. Essentieel is daarbij naast de beschikking over de nodige bedrijfsmiddelen, betrokkenheid bij het werk dat moet worden verricht. Die bepaalt in belangrijke mate de kwaliteit van het produkt dat de klant krijgt aangeboden. In het sociaal beleid van NS voor de jaren tachtig nemen de bedrijfsdemocratisering en het ontwikkelen van taken, werksituaties en werkrelaties, die leiden tot een zo groot mogelijke voldoening en gemotiveerdheid in het werk, dan ook een belangrijke plaats in. Daarin past het streven naar eliminering van ongezonde en onveilige werksituaties en beperking van onaantrekkelijke arbeid en werk op minder aanvaardbare werktijden. En de verdere uitbouw van inspraak op en participatie in de beleidsvoorbereiding. Ook zal een accent worden gelegd op emancipatieaspecten.
Op het gebied van de arbeidsvoorwaarden volgt NS de landelijke ontwikkelingen. Inkomensregeling, beloningssysteem, werktijdverkorting en deeltijdwerk zijn onderwerpen, die daarbij veel aandacht krijgen.

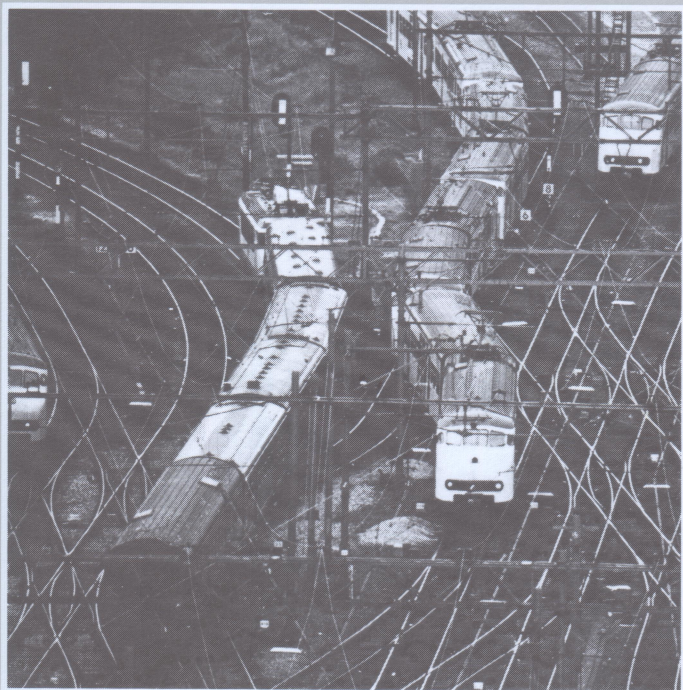

Lassen aan locomotieven

Produktiviteit van NS'ers (in treinkm en verkochte eenheidskm) in 1979 in vergelijking met collega's bij andere Europese spoorwegmaatschappijen



*) totaal van reizigers- en tonkilometers


Treinkaartjes uit computer



13 *Waar geld goed voor is*

De uitvoering van het spoorbedrijf kost geld, veel geld zelfs. In 1981 bijvoorbeeld 2,5 miljard gulden. Daarvan heeft 84% betrekking op het reizigersvervoer, de rest op het goederenvervoer. Verreweg het grootste deel van de uitgaven bestaat uit personeelkosten (60%). Andere belangrijke posten zijn onderhoud (17%), energie (8%), afschrijvingen (7%) en interest (3%). Verdeeld naar processen ziet de kostenopbouw er als volgt uit:
- produktie 42%;
- infrastructuur 26%;
- rollend materieel 17%;
- personeelzorg 6%;
- marketing 4%;
- diversen 5%.

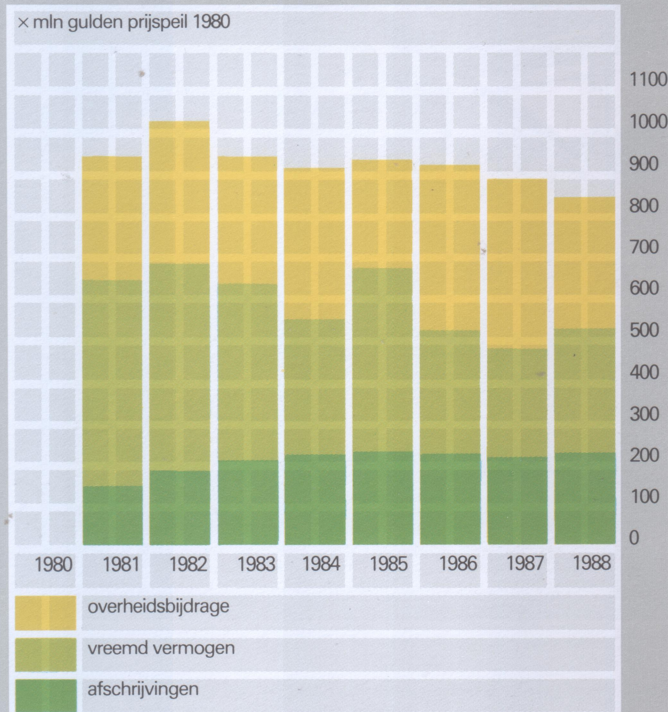
Tegenover uitgaven staan inkomsten, ook in het kasboek van NS. De reizigers dragen via kaartjes en abonnementen ruim de helft van de kosten bij. De overheid past de andere helft bij. Die vergoeding krijgt NS sinds 1972 voor de handhaving van openbare dienstverplichtingen volgens de EG-verordering 1191/69.
Ongeveer de helft van de kosten in het reizigersvervoer wordt gevormd door vaste lasten, de andere 50% varieert procentueel met de omvang van het (spits)vervoer. Stijging van de vervoersomvang zal dus in het algemeen niet leiden tot een zwaardere belasting van 's Rijks schatkist, als daarbij de kosten voor het oplossen van de grote infrastructurele knelpunten buiten beschouwing blijven.
Hoewel de vergoedingsbedragen van de overheid voor alle categorieën openbaar vervoer tezamen tussen 1975 en 1980 in totaal fors zijn toegenomen, valt de stijging voor NS sinds 1978 mee. Dat is mede te danken aan de toename in het reizigersvervoer.
Sinds 1974, toen het NS goederenvervoer voor het eerst verlieslatend was, is de schaarbeweging tussen kosten en opbrengsten in deze sector steeds groter geworden. De overheid heeft in de afgelopen jaren het tekort voor haar rekening genomen en zal dat in principe ook blijven doen. Die rijksvergoeding is gebaseerd op de overtuiging dat het goederenvervoer per rail moet blijven. In een nog te sluiten overeenkomst tussen overheid en NS zal de compensatieregeling nader worden vastgelegd.
Om het reizigers- en goederenvervoer zowel kwalitatief als kwantitatief op peil te houden moet NS investeren. Voornamelijk investeren in infrastructuur en in rollend materieel en wel gemiddeld zo'n ƒ 900 mln per jaar tot en met 1988. Daarbij gaat het zowel om vervanging, dus instandhouding, als om uitbreiding van de capaciteit.
NS heeft met de rijksoverheid de afspraak, dat een Investeringsplan Lange Termijn (IPL) voor het reizigersvervoer zichtbaar maakt welke investeringen gedurende een reeks van jaren zullen moeten worden gedaan om te kunnen voldoen aan de wensen van de klant bij handhaving van het voorzieningenniveau, dat door de overheid wordt vastgesteld. Dat IPL is een neerslag van meerjarenafspraken en vormt een referentiekader waaraan investeringsplannen korte

termijn en investeringsvoorstellen kunnen worden getoetst.
Conform de wens tot een sturend verkeers- en vervoersbeleid heeft het nieuwe investeringsbeleid van NS voor de periode 1980-1988 óók een sturend karakter. Er zijn niet alleen de investeringen tot instandhouding van bestaande voorzieningen in het IPL voor het reizigersvervoer opgenomen. Er zijn inmiddels ook enkele aanvullingen voorgesteld èn geaccepteerd die gericht zijn op een verdere uitbouw van de vervoersfunctie van NS. In dat opzicht verschilt de situatie met die van het IPL 1979-1985, dat nog gebaseerd was op een daling van het totale reizigersvervoer met 1% per jaar.
In het nieuwe IPL t.b.v. het reizigersvervoer zijn posten opgenomen, die betrekking hebben op:

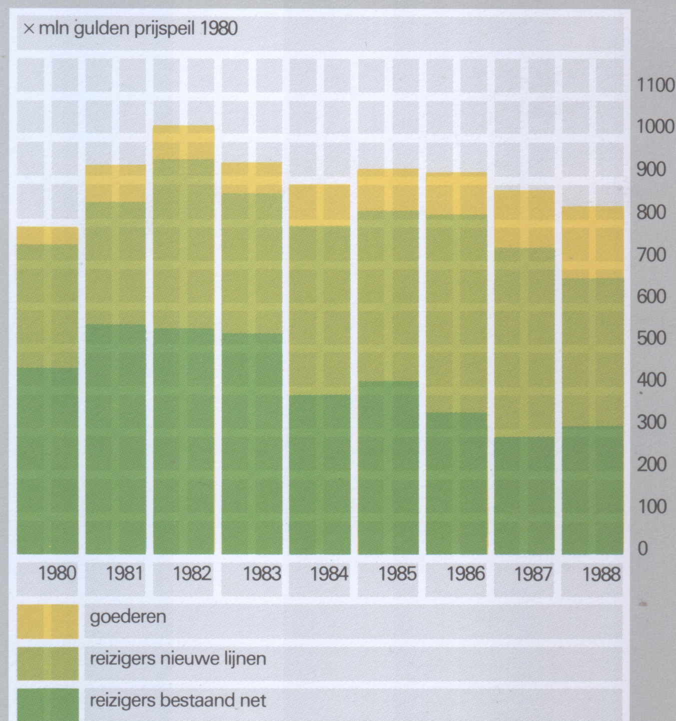
- de vervangingen in het produktie-apparaat die nodig zijn om te kunnen voldoen aan redelijke eigentijdse kwaliteitseisen;
- de betere beheersing van het produktieproces en de aanpassing van dat proces aan eisen die door de samenleving worden gesteld;
- de instandhouding en modernisering van het bestaande spoorwegnet en de stations;
- de capaciteitsuitbreiding van dat net, die nodig is om de vervoersgroei te kunnen opvangen;
- de verhoging van de kwaliteit van de dienstverlening;
- de vervanging en uitbreiding van het rollend materieel;
- de aanleg van nieuwe lijnen en de opening van nieuwe stations;
- het op maatschappelijk aanvaardbaar peil houden van de werkomstandigheden voor het personeel.

Beschouwt men het totaal aan investeringen ten behoeve van het reizigersvervoer op het bestaande net (dus exclusief nieuwe lijnen) naar hun aard dan heeft ruim 60% betrekking op vervangingsinvesteringen. Ruim 20% geldt capaciteitsuitbreidingen, o.a. door het opheffen van acht grote knelpunten.
Van het totaal aan investeringen (incl. die voor de nieuwe lijnen) voor de periode 1980-1988 financiert NS ruim 60% zelf. Een moeilijkheid daarbij is dat vervangingsinvesteringen maar voor een klein deel uit afschrijvingen opgebracht worden. De oorzaak daarvan is dat de afschrijvingen slechts voldoende zijn voor identieke vervanging van versleten bedrijfsmiddelen. En dat ook nog maar voor de helft, want er wordt sinds enkele jaren afgeschreven op basis van de historische uitgaafprijs. De andere helft moet worden geleend. Geld lenen en rente betalen moet NS ook voor àlle uitbreidings- en diepte-investeringen, omdat daar immers geen afschrijvingen tegenover staan.
De overheid betaalt de aanleg van nieuwe lijnen en speciale projekten direkt uit de Rijkskas, de zgn. à fonds perdu financiering. Die lasten drukken dus niet op de rekening van NS. Onder de speciale projekten vallen de Hemtunnel, de Willemstunnel, regionale verbeteringen van de vervoersvoorzieningen op grond van het economisch beleid van de overheid (zoals t.z.t. de

Investeringsplan Lange Termijn 1980-1988



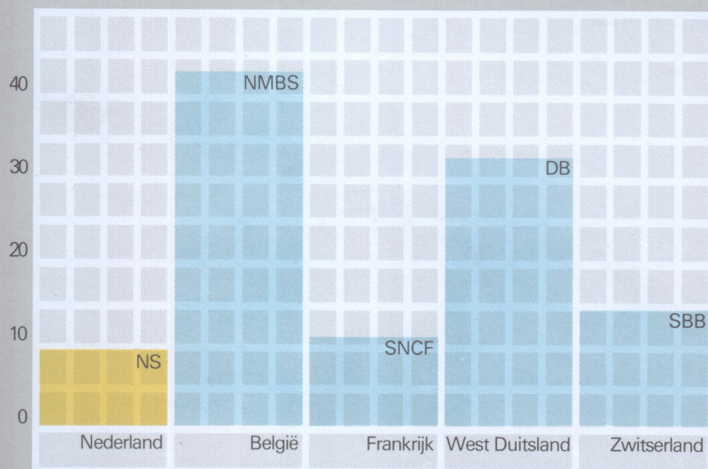
Investeringsplan Lange Termijn 1980-1988





Tilburg: teamwerk bij onderhoud

Tekorten per reizigerskilometer in centen van 1979 bij vijf Europese spoorweg-maatschappijen



elektrificatie en spoorverdubbeling van de lijn Zwolle - Emmen), alsmede de opening van nieuwe haltes.
Een derde categorie investeringen in het IPL-Reizigers 1980-1988 betreft die ten behoeve van het opheffen van knelpunten. Ook die worden in principe gefinancierd ten laste van de Rijkskas, zij het dat de Tweede Kamer nolens volens akkoord is gegaan met een extra tariefverhoging om de uitvoering van de eerste vier veilig te stellen.

Ook ten behoeve van het goederenvervoer zullen in de komende jaren investeringen moeten worden gedaan. Een deel van de noodzakelijke projekten kan in samenhang met die voor het reizigersvervoer worden uitgevoerd.
Grotendeels toe te rekenen aan het goederentransport is de vervanging van de diesel-elektrische locomotieven, die verreweg de grootste post vormt in het Investeringsplan Lange Termijn 1980-1988 voor deze bedrijfssector. Al deze locomotieven zijn al afgeschreven, zodat deze financieringsbron is opgedroogd. Om het bedrijf in stand te houden zal ook in dit geval geld op de kapitaalmarkt moeten worden geleend.
Investeringen van omvang zijn ook nodig voor de vervanging en uitbreiding van de infrastructuur in het Rotterdamse havengebied, zoals bijv. voor de verplaatsing van het Europe Container Terminus naar de Maasvlakte. Zij zijn onontkoombaar, wil ons land zijn positie in het internationale goederenvervoer kunnen handhaven.
NS is zich er van bewust, dat een betrouwbaar treinprodukt omvangrijke investeringen vraagt. Investeringsbedragen, die moeilijker op te brengen zijn nu de financieel-economische situatie, waarin het land zich bevindt, geen rooskleurig perspectief biedt. Maar de spoorwegen achten het beroep op de Rijkskas verantwoord, omdat goed railvervoer, meer nog dan voorheen, immers een noodzakelijke voorwaarde zal zijn om onze samenleving in de toekomst naar behoren te kunnen laten functioneren. In dat licht bezien, wordt er – in vergelijking tot andere nutsvoorzieningen – zeker niet te veel gevraagd.

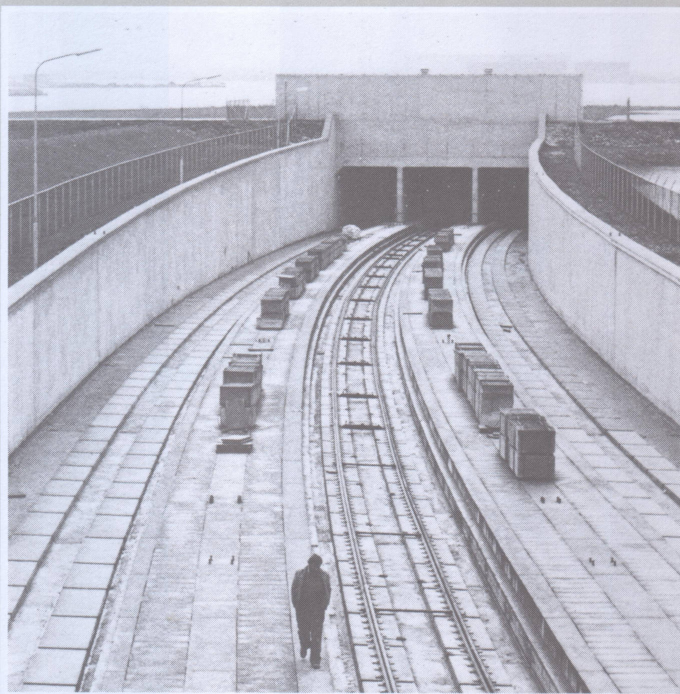
14 *Taken voor de jaren tachtig*

Feiten en ontwikkelingen kenmerken tijdvakken in de geschiedenis. Dat geldt ook de geschiedenis van de spoorwegen. Zelfs voor de periode na de Tweede Wereldoorlog is een indeling mogelijk. Zo stond – ook bij NS – de tweede helft van de jaren veertig in het teken van de wederopbouw. Op veel plaatsen moest het zwaarbeschadigde spoorwegnet, dat toen ruim 3200 km telde, worden hersteld, was er de zorg voor voldoende rollend materieel.
In de jaren vijftig lag het accent sterk op de elektrificatie van het net, in het daaropvolgende decennium op de modernisering van de beveiliging. De jaren zestig kenmerkten zich bovendien door de steeds toenemende concurrentie van het wegverkeer. NS bracht daarop als antwoord "Spoor naar '75" uit, met als actie Spoorslag '70. Het afgelopen tijdvak draagt dan ook het kenmerk van produktverbetering door een groter aanbod van treinen en van uitbreiding van de invloedssfeer van de spoorwegen.
Bij het wisselen van decennia hoort echter niet per definitie een verandering in verwachtingen of in bedrijfsdoelstellingen. Die wijzigingen zijn immers sterk afhankelijk van maatschappelijke ontwikkelingen. Nu de grens tussen de jaren zeventig en tachtig reeds volop gepasseerd is, blijkt dat de doelstellingen voor het spoor in elk geval dezelfde zijn gebleven: voldoen aan de vervoersvraag en daarom uitbreiding van het aanbod, uitbreiding van de invloedssfeer. Maar de omstandigheden waaronder dit moet gebeuren verschillen in sterke mate met die uit het begin van de jaren zeventig. Evenals de wijze waarop die doelstellingen bereikt kunnen worden. Tegenover de (relatieve) rijkdom van toen, staat de geldschaarste van nu. Was het beschikbaar stellen van meer treinen toen alleen voldoende om het aanbod te vergroten, thans is de capaciteitsverruiming van de bestaande infrastructuur een gebiedende voorwaarde om verdere groei mogelijk te maken.
Wil men voor de spoorwegen reeds vooraf een kenmerkend stempel op de jaren tachtig drukken, dan zal dat alles te maken moeten hebben met het opheffen van knelpunten in het railnet. Pas als dat is gebeurd kan ook een van de belangrijkste richtlijnen voor het overheidsbeleid meer werkelijkheidswaarde krijgen. Om het aandeel van het openbaar vervoer in het totaal van de verplaatsingen te vergroten, moeten de voorzieningen er immers naar zijn.

Het Investeringsplan Lange Termijn van NS maakt duidelijk dat er veel nodig is om het spoorbedrijf op peil te houden. Naast vervanging vooral uitbreiding van infrastructuur en materieel. Over de noodzaak daarvan bestaat nauwelijks nog verschil van mening. Het besef dat de rail als basisinfrastructuur onmisbaar is, zal nog sterker worden naarmate de schaarste aan ruimte en energie zich meer manifesteert en naarmate verkeersveiligheid, milieubeheer en natuurbeheer meer gewicht in de schaal zullen leggen bij de keuze tussen openbaar en particulier vervoer.
Afgezien daarvan zal bij een afnemende welvaartsontwikkeling de vraag naar goedkopere mobiliteit



Utrecht: tekenen aan toekomst



Noordzeekanaal: Hemspoortunnel



Aan het loket: klaar voor de klant



In het seinhuis: een veilige rijweg

toenemen. Onder die omstandigheden zal de samenleving zich moeten bezinnen op alternatieven om op een maatschappelijk verantwoorde wijze aan deze vraag tegemoet te komen. Een goed functionerend, hoogwaardig openbaar vervoerssysteem is daarbij onmisbaar.
Over de wijze waarop voorzieningen gefinancierd moeten worden bestaat geen eenstemmigheid. Daarbij al te gemakkelijk het instrument van de tariefverhoging te hanteren is te ontraden. Dit kan immers gemakkelijk leiden tot strijdigheid met de door de overheid gewenste stimulering van het openbaar vervoer. Met het bedrijfsoog bezien gaat het daarbij om continuïteit in de verzorging van de maatschappelijke functie. Tariefwijzigingen moeten mede in dat kader worden beoordeeld. De thans aanvaarde politieke richtlijn is een jaarlijkse verhoging, die overeenkomt met de stijging van de kosten van levensonderhoud. Extra tariefverhoging ten behoeve van de financiering van spoorwegprojekten is naar de mening van NS dan ook een financieringsmethode met uiterst beperkte toepassingsmogelijkheden.

De spoorwegen zijn in veel zaken afhankelijk van de rijksoverheid. Het vaststellen van voorzieningenniveau en tarieven behoort tot de Haagse bevoegdheden. Grote infrastructuur- en materieelprojekten behoeven Haagse goedkeuring. Bovendien creëert de rijksoverheid de randvoorwaarden en richtlijnen die maatgevend zijn voor de ruimtelijke ordening in ons land. En dat beleid bepaalt mede mogelijkheden en functie van het openbaar vervoer.
Bij de uitvoering van dat beleid zijn provincie en vooral gemeente gesprekspartners. Ook wanneer het gaat om verbetering van voor- en natransport; er werd hiervóór reeds op gewezen.
Maar naast concrete maatregelen is meer nodig. Zowel een betere bestuurlijke en organisatorische integratie van het openbaar vervoer als een herverkaveling van overheidstaken op het gebied van verkeer en vervoer vragen om nieuwe wettelijke en financiële kaders. Onderlinge afstemming van rijks-, provinciale en gemeentelijke plannen is een uitgangspunt voor geïntegreerd beleid, evenals de afstemming van sectorplanning "verkeer en vervoer" op facetplanning "ruimtelijke ordening".
Op grond van hun specifieke deskundigheid dienen de openbaar vervoerbedrijven bij de totstandkoming van de onderscheiden plannen betrokken te worden. Ook dat aspect zal verankering moeten vinden in wetgeving en beschikkingen ten behoeve van de nieuwe planningstructuur, die in het SVV is aangekondigd. Speciale aandacht vraagt daarbij de financiering van het verkeer en vervoer. NS is van mening, dat geldcircuits moeten aansluiten op de circuits waarbinnen beleidsvorming en -beslissing plaatsvinden. Gecompartimenteerde financiering, zoals via het Rijkswegenfonds en de Wet Uitkeringen Wegen, is in beginsel strijdig met de gedachte van geïntegreerd beleid.

Mag het NS-beleid in sterke mate instrumenteel zijn ten

opzichte van het overheidsbeleid, het neemt de eigen verantwoordelijkheid niet weg. Het bedrijfsbeleid voor de jaren tachtig is voor het reizigersvervoer in het bijzonder gericht op:

- een zodanige vervoerscapaciteit op het bestaande net dat flexibel op veranderingen in de markt kan worden ingespeeld. Dat vraagt primair om de opheffing van acht grote knelpunten en om aanpassing van het materieelpark;
- uitbreiding van de invloedssfeer van de trein door opening van nieuwe haltes, voorzover de capaciteit van infrastructuur en materieel dat toelaten;
- verbetering van de kwaliteit van het produkt, zowel wat de uitvoering van de dienstregeling, als wat het comfortniveau van het materieel betreft;
- tenminste handhaving van het huidige voorzieningenniveau. Indien vanuit de markt noodzakelijk, zal wijziging van de huidige dienstregelingsopzet met Intercity- en stoptreinen tot stand komen;
- verbetering van het Intercityvervoer met de buurlanden;
- betere toegankelijkheid van stations en treinen voor gehandicapten. Voor rolstoelgebruikers wordt gestreefd naar uitbreiding van de vervoersfaciliteiten, met name op het Intercity-net;
- verbetering van de informatie voor de treinreiziger, niet alleen op het station en in de trein, maar ook thuis;
- uitbreiding stallingsvoorzieningen en verhuurmogelijkheden bij stations, teneinde het voor- en natransport per fiets te vergemakkelijken;
- versterken van de klantenbinding, zoals die is ingezet met goedkope reismogelijkheden voor gezinsleden van de houder van de NS-Jaarkaart en de NS-Kortingkaart, mits leidend tot meer vervoer en hogere opbrengsten;
- differentiatie tussen spits- en daltarieven, waartoe de invoering van de NS-Dalurenkaart een eerste stap is;
- tariefaanbiedingen en arrangementen, in eerste aanleg afgestemd op de latente vervoersbehoefte van niet-autobezitters;
- voorts streven naar een "winterhard" bedrijf, al zullen er bij het huidige uitgavenniveau toch dagen blijven waarop het weer NS parten speelt;
- en: een voortgezet zuinig gebruik van energie en van het natuurlijk milieu plus onverminderde aandacht voor de veiligheid op het spoorwegnet;
- en tenslotte: studie naar het optreden van nieuwe knelpunten na opheffen van de eerste serie in geval van voortgezette vervoersgroei.

Continuering van het spoorbedrijf vraagt nu om beslissingen voor de toekomst, die mede worden bepaald door ontwikkelingen vanuit het verleden. Gezien de vele onzekerheden van vandaag – ook inzake de financiële armslag van het Rijk – geen eenvoudige, maar wel een onvermijdelijke opgave.
De omstandigheden leren dat versterking van de positie van het openbaar vervoer niet alleen verantwoord, maar zelfs dringend noodzakelijk is. Vanuit die optiek is NS de jaren tachtig ingegaan. Ook met de



Niet te automatiseren . . .



"Achter klaar!"



De meeste treinen rijden onder de draad

uitdaging op kwalitatief verantwoorde wijze het vervoersaanbod in evenwicht te houden met de toenemende vervoersvraag. Hoge prioriteit heeft daarbij de capaciteitsverruiming van het bestaande net. Dat is een onvermijdelijk gegeven.
Het spoor moet verder, anders is de kans groot dat NS aan het begin van de jaren negentig de reiziger – nog of opnieuw – moet confronteren met de nadelen van een te krap spoorwegnet. En daarmee is niemand gediend.



Afkortingen en spoorse termen

ATB	:	Automatische Trein Beïnvloeding
bak	:	rijtuigeenheid, door locomotief getrokken of als deel van treinstel
DE	:	Dieselelectrisch
DH	:	Dieselhydraulisch
dwarsliggers	:	biels
IC	:	Intercity-treindienst
IC III	:	Electrische Intercity-treinstellen met doorloopkop
IPL	:	Investeringsplan Lange Termijn van NS
OV	:	Openbaar Vervoer
PEN	:	Project Exploitatie Nevenlijnen
P + R	:	Parkeer en Reis
spoorstaaf	:	rail
SUN	:	Sneltram Utrecht - Nieuwegein
SVV	:	Structuurschema Verkeer en Vervoer
reizigerskilometer	:	vervoer van 1 reiziger over 1 kilometer
tonkilometer	:	vervoer van 1 ton goederen over 1 kilometer
treinkilometer	:	vervoer van 1 trein over 1 kilometer
zitplaatskilometer	:	vervoer van 1 zitplaats over 1 kilometer

Colofon

Uitgave: N.V. Nederlandse Spoorwegen,
postbus 2025, 3500 HA Utrecht.
Druk: Drukkerij Plantijn BV, Rotterdam.
Informatie: In- en Externe Betrekkingen NS,
tel. 030 - 35 34 92.

Utrecht, maart 1982.

Bij NS werken dagelijks honderden mensen aan de toekomst. Ingenieurs en tekenaars, planners en rekenaars. De architect van de dienstregeling en van de stations. De treinbouwer en de man op de bulldozer. En de manager.

NS steekt dat niet onder stoelen of banken: veel van wat in deze publicatie staat was eerder al ergens anders te lezen. Hier is het nog eens uitgebreid op een rijtje gezet. Het gaat over de treinen en locomotieven die erbij moeten komen. Over de nieuwe spoorlijnen en stations, en over de knelpunten die met voorrang worden aangepakt. Over het geld dat daarvoor nodig is. En over de toekomst van het goederenvervoer. Maar vooral over de achtergronden van dat alles. Er wordt ingegaan op de maatschappelijke betekenis van de spoorwegen in Nederland. En er wordt verteld hoe het komt dat NS in de jaren tachtig goed aan het bouwen slaat: omdat er rond 1990 op oude en nieuwe spoorlijnen tezamen bijna 30% meer reizigersvervoer wordt verwacht. Dat is de kern van de zaak.

In de Bruna- en AKO-winkels: ƒ 2,—